

**FÁBIO PARIDE PALLOTTA**

**A FERROVIA E O AUTOMÓVEL: ÍCONES DA MODERNIDADE  
NA CIDADE DE BAURU  
(1917 – 1939)**

**Assis  
2008**

**FÁBIO PARIDE PALLOTTA**

**A FERROVIA E O AUTOMÓVEL: ÍCONES DA MODERNIDADE  
NA CIDADE DE BAURU  
(1917 – 1939)**

Dissertação apresentada à Faculdade de Ciências e Letras de Assis – UNESP – Universidade Estadual Paulista para a obtenção do título de Mestre em História (Área de Conhecimento: História e Sociedade).

Orientadora: Dra. Flávia Arlanch Martins de Oliveira

Assis  
2008

P168f

Pallotta, Fábio Paride.

A ferrovia e o automóvel: ícones da modernidade na cidade de Bauru (1917-1939) / Fábio Paride Pallotta – Assis: Unesp, 2008.  
142 p.

Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História – Universidade Estadual Paulista – Faculdade de Ciências e Letras de Assis - Assis, SP.

Orientadora: Dra Flávia Arlanch Martins de Oliveira.

1. Ferrovias 2. Automóveis 3. Modernização  
4. Bauru, SP I. Oliveira, Flávia Arlanch Martins de  
II. Universidade Estadual Paulista .

CDD 981.61

FÁBIO PARIDE PALLOTTA

**A FERROVIA E O AUTOMÓVEL: ÍCONES DA MODERNIDADE  
NA CIDADE DE BAURU  
(1917 – 1939)**

Dissertação apresentada à Faculdade de Ciências e Letras de Assis – UNESP – Universidade Estadual Paulista para a obtenção do título de Mestre em História (Área de Conhecimento: História e Sociedade).

**Comissão Julgadora**

**Orientadora:** Dra. Flávia Arlanch Martins de Oliveira

**2ª Examinadora:** \_\_\_\_\_

**3ª Examinadora:** \_\_\_\_\_

Assis, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2008.

Dedico esta Dissertação de Mestrado ao meu avô *Durval Guedes de Azevedo*, meu primeiro mestre e aos meus pais *Arnaldo Pallotta* e *Marília Guedes de Azevedo Pallotta* pela vida concebida e pelo exemplo e à minha esposa *Sílvia* e aos meus filhos *Pedro* e *Isabel* pela paciência infinita.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a conclusão deste trabalho aos ferroviários aposentados *Gabriel Ruiz Pelegrina* e *Vivaldo Pitta* pelos ensinamentos e os caminhos a mim revelados e também pelo amor e dedicação que demonstram à causa da preservação da memória ferroviária em Bauru e Avaí.

À minha orientadora *Flávia Arlanch Martins de Oliveira* por manter a realização do trabalho no rumo correto.

Aos funcionários dos Museus Municipais de Bauru, Histórico Municipal e Ferroviário Regional pelo atendimento nas horas de pesquisa e pela dedicação ao acervo e também aos funcionários do Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica de Bauru e Região “Gabriel Ruiz Pelegrina” depositários de documentos inestimáveis para a História da cidade de Bauru pelo seu profissionalismo.

Aos colegas e amigos da turma de ingressantes na *UNESP ASSIS* de 2005, pela companhia nos cafés, pela demonstração de dedicação à pesquisa e ao conhecimento em especial à amiga *Carla Lisboa Porto* pelos “*automóveis*” e *Lílian H. Azevedo* pelos ensinamentos e atenção.

(...) Sei que devo soar como um romântico, pois posso me enganar e tudo não passar de uma ilusão. Mas, no fundo, acredito que os *arquivos*, em toda a sua *concretude*, provêm um corretivo para as interpretações românticas e mantém o historiador honesto.

*Robert Darnton*

## RESUMO

A presente dissertação de mestrado tem como objetivo estabelecer uma relação entre o processo modernizador na cidade de Bauru e os meios de transporte ferroviário e rodoviário a partir de fontes impressas, em especial jornais da cidade de Bauru das décadas de 1920 e 1930. Além dos jornais *O Bauru*, *O Dilúculo*, *Correio de Bauru*, *Diario da Noroeste* e a *Folha do Povo* tomados como fontes principais, documentos oficiais da rede ferroviária compõem as fontes históricas para o desenvolvimento da pesquisa. Esta demonstra que as ferrovias trouxeram não apenas a modernização, mas novas práticas sociais e produtos de consumo de grande *status* social como o automóvel, além de terem sido as responsáveis pelo desenvolvimento da aviação como meio de integração nacional. Dentro do recorte temporal proposto destacam-se fatos importantes ocorridos na transição política entre a República Velha (1889-1930) e a Era de Vargas (1930-1945). Um dos fatos marcantes para a cidade de Bauru foi a construção da Estação Ferroviária Central, que demarcou o poder do Estado Varguista em meio as elites locais em oposição aos antigos poderes da aristocracia cafeeira. A grandiosidade da estação ferroviária que uniu as três linhas no entroncamento ferroviário da cidade resultou da atuação de tentáculos da política varguista em Bauru. Contudo à época de sua inauguração os veículos automotores já tomavam o lugar de destaque na cidade dando lugar à outra lógica modernizadora: a da velocidade.

**Palavras-chave:** Ferrovias, Automóveis, Modernização, Cidade de Bauru.

## **ABSTRACT**

This master presentation has as its main purpose to establish a relationship between the modernizing process in Bauru city an railroad as well as highway systems according to news sources, specially gathered from Bauru news papers of the 1920's 1930's. Among those sources are: O Bauru, O Diluculo, Correio de Bauru, Diario da Noroeste and Folha do Povo, official documents from the railroads were used as historical sources are well. All those sources demonstrated that the railroads brought forth not only modernization, but also consumption products of great social status such as the automobile, and also contributing to the development of the air service as means of national integration. Within the proposed temporal record one can notice important facts that occurred during the political transition between the Old Republic (1889-1930) and the Vargas Era (1930-1945). One of the important events that happened to the city was the construction of the Central Railroad Station, which is seen as the establishment of the Vargas power among the local elites in opposition to the coffee aristocracy. The grandiosity of the railroad station united three railroads thus transforming the area as tentacles of Vargas policy in Bauru. However, concomitantly at the time of the Central Station inauguration, the automobile was already gaining stature producing another modernizing logic: speed in transportation.

Key Words: Railroads, Automobiles, Modernization, Bauru city

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	09
<b>CAPÍTULO I</b> <b>AS ESTRADAS DE FERRO PAULISTAS:</b> <b>a modernização da cidade de Bauru</b>	15
<i>Coronéis, engenheiros e mudanças de rumos da “EFNOB”:</i> <i>modernização de Bauru e as novas sociabilidades</i>	19
<i>Os Reflexos da Administração Varguista da “EFNOB”,</i> <i>em Bauru, e o problema de transporte</i>	35
<i>As novas oficinas da “EFNOB”</i>	47
<i>Do funcional ao monumental:</i> <i>as estações ferroviárias de Bauru</i>	61
1.1 <i>As estações existentes: reclamações</i> <i>e ausência de atitude do poder público</i>	63
1.2 <i>A monumental Estação Central em “Art-Deco”</i>	72
<b>CAPÍTULO II</b> <b>A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL:</b> <b>vínculos entre a ferrovia e o <i>Diário da Noroeste</i></b>	79
<b>CAPÍTULO III</b> <b>O AUTOMÓVEL NA CIDADE DAS FERROVIAS</b>	96
<i>O automóvel como um artefato de sedução</i>	99
1.1 <i>O automóvel na cidade de Bauru:</i> <i>as reações da sociedade local</i>	101
1.2 <i>Disputa comercial</i>	105
1.3 <i>O automóvel no “Correio de Bauru”:</i> <i>novas versões para o mesmo personagem</i>	113
<i>A outra face: representações sociais</i> <i>Do novo veículo</i>	128
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	133
<b>REFERÊNCIAS</b>	134

## INTRODUÇÃO

O objetivo desse trabalho é estudar Bauru, cidade localizada no noroeste do estado de São Paulo, que no início do século XX, experimentou uma grande transformação devido à chegada de três das principais ferrovias paulistas: a *Companhia Estrada de Ferro Sorocabana*, a *Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* e a *Companhia Paulista de estradas de Ferro*.

È sabido que as ferrovias, a partir do século XIX provocaram uma verdadeira revolução nos transportes e comunicações e também incorporando na sua administração o telégrafo elétrico, que usado na imprensa, possibilitou a circulação de informações do mundo inteiro para as redações.

Bauru foi incorporada à economia cafeeira e desde o início da sua ocupação necessitava escoar sua produção. Foi a chegada em 1905 da *EFSP*<sup>1</sup> que primeiro cumpriu esse papel e em seguida, 1910 a *CP*. Também em 1905, a *Cia. EFNOB* começou a lançar seus trilhos em direção ao Mato Grosso.

Como entroncamento ferroviário o impacto de transformação na cidade foi muito grande. Além da mudança do perfil material também segmentos da sociedade bauruense passaram a entrar em contato com novas idéias e adquirir novos hábitos de consumo. Contudo, como será visto no trabalho foi a implantação das Oficinas da *EFNOB* em 1921 que causou maior impacto na cidade de Bauru. Outro símbolo da modernidade que passou a seduzir a elite bauruense de 1920 foi a chegada do automóvel na cidade.

São esses símbolos da modernidade que serão abordados nesse trabalho. Para tanto nossa pesquisa voltou-se para dois tipos de fontes: os *Relatórios da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* nos anos de 1921 e de 1934 até 1939. Antes de 1921 os relatórios eram feitos com cópias das folhas originais e encadernados sem nenhuma preocupação com a sua conservação. Foi o Diretor Engenheiro Arlindo Gomes Ribeiro da Luz que começou a organizá-los dessa forma. Com uma capa e contra capa de proteção, folhas de papel mais resistentes, gráficos em papel especiais e coloridos, bem como dezenas de fotografias para ilustrar as realizações da nova administração que assumira em 1917 com a estatização. Foram utilizadas

---

<sup>1</sup>Optou-se por usar as abreviaturas dos nomes das empresas ferroviárias de São Paulo que iniciavam ou passavam pela cidade: Companhia de Estrada de Ferro Sorocabana-*EFSP*; Companhia Paulista de Estradas de Ferro-*CP*; Estrada de Ferro Noroeste do Brasil-*EFNOB*.

fichas funcionais de alguns funcionários da *EFNOB*. Hoje elas encontram-se no Escritório Remanescente da Rede Ferroviária Federal em Bauru. Ainda foram consultados o Diário Oficial da União de 1917 e 1918, bem como os Decretos Federais 12.726 de 1917 e 13.285 de 1918.

Contudo a fonte mais explorada neste trabalho foi a imprensa bauruense entre 1917 e 1939. Foram pesquisados vários periódicos que muito revelaram sobre o tema. Através do silêncio em relação aos trabalhadores braçais das ferrovias, ficou claro que se tratava de periódicos voltados às elites da cidade. É marcante nessa fonte a representação de modernização e o teor das novas sociabilidades que emergiam na cidade.

Nelson Werneck Sodré, um dos primeiros a estudar a imprensa no Brasil, em seu clássico “História da Imprensa no Brasil”<sup>2</sup>, classifica a imprensa no início do século XX como *burguesa*<sup>3</sup> que estaria interessada apenas nas questões políticas. Mas na análise da imprensa como fonte primária não se deve esquecer de outros detalhes jornalísticos como as colunas sociais, propagandas de novos artefatos técnicos, charges, importantes aspectos da imprensa para a análise histórica.

Contudo a sistematização dos estudos sobre a atuação da imprensa e sua importância no Brasil teve como marco decisivo os estudos das historiadoras Maria Helena R. Capelato e Maria Lígia Prado com a publicação do Livro “O Bravo Matutino. Imprensa e ideologia: o jornal O ESTADO DE SÃO PAULO” em 1980, quando reavaliaram uso da imprensa na pesquisa histórica como mera fonte *confirmadora da análise e não uma fonte autônoma e única*<sup>4</sup>.

As representações do mundo urbano surgiam e foram retratadas, com suas limitações, nos jornais de Bauru que deu relevância à *industrialização* da cidade a partir de 1925. As marcas da modernização começavam a chegar à cidade e foram

---

<sup>2</sup> SODRÉ, N. W. História da Imprensa no Brasil. 4ª ed. (atualizada) – Rio de Janeiro: Mauad, 1999.

<sup>3</sup> SODRÉ, N. W. op. cit. p. 355.

<sup>4</sup> CAPELATO, M. H. R e PRADO M. L. *O Bravo Matutino*. Imprensa e ideologia: o jornal O ESTADO DE SÃO PAULO. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1980. p. XIX (...)”Os estudos históricos no Brasil têm dado pouca importância à imprensa como objeto de investigação, utilizando-se dela apenas como fonte confirmadora de análises apoiadas em outros tipos de documentação. A presente pesquisa ensaia uma nova direção ao instituir o jornal O Estado de S. Paulo como fonte única de investigação e análise crítica. A escolha de um jornal como objeto de estudo justifica-se por entender-se a imprensa fundamentalmente como instrumento de manipulação de interesses e de intervenção na vida social; nega-se, pois, aqui, aquelas perspectivas que a tomam com mero “veículo de informações”, transmissor imparcial e neutro dos acontecimentos, nível isolado de realidade político-social na qual se insere. O *Estado de São Paulo* foi privilegiado(...) (...)permanente e sempre reiterada preocupação política do jornal de –para além de sua função informativa- se apresentar com “órgão modelador da opinião pública”.(...)

trazidas pelas ferrovias e alardeadas pelos jornais através de notícias e das propagandas<sup>5</sup>.

Para o nosso estudo foram usados os seguintes periódicos: *O Bauru*, *O Dilúculo*, *o Correio de Bauru*, *o Diário da Noroeste* e *a Folha do Povo*.

O jornal *O Bauru*, fundado em 1906, de propriedade do advogado e empresário do ramo tipográfico Almerindo Cardarelli, nunca chegou a atingir uma circulação diária e sua linha editorial mudava conforme o sabor da política local. Contudo foi uma importante fonte, pois apontou a ação de políticos da situação, que consubstanciava proprietários, gerentes de banco, advogados, importantes funcionários das ferrovias, em especial *EFNOB*, na coluna intitulada *Vida Social* na seção *Hospedes e Viajantes*.

O periódico *O Dilúculo*, fundado em 1916 circulou por apenas 2 anos. Seu último número (34) data de 12 de novembro de 1916. Teve como diretor-proprietário Manoel Sandim, empresário do setor gráfico que se lançou no ramo jornalístico mais para fazer propaganda a respeito do seu ramo de atividade do que o jornalismo propriamente dito.

O jornal *Correio de Bauru*, fundado em 19 de novembro de 1916, começou como um semanário<sup>6</sup> e tornou-se, desde 01 de setembro de 1923, o primeiro jornal diário da Região Noroeste<sup>7</sup>. Esse jornal trazia, em suas *Notas Sociais*, uma seção denominada *Itinerante* que acusava a movimentação das pessoas pela região Noroeste evidentemente pela ferrovia.

O jornal *Diário da Noroeste* foi fundado em 01 de agosto de 1925 pelo ferroviário da *EFNOB* João Maringoni. Esse era funcionário da empresa desde 1906 e, mesmo após a encampação pelo Governo Federal em 1917, continuou fazendo parte do quadro de funcionários. Através deste jornal teve uma atuação cultural importante na cidade contratando colaboradores correspondentes das capitais do Estado, a cidade de São Paulo e da Capital Federal a então cidade do Rio de

---

<sup>5</sup> DE LUCA, T. R. Fontes impressas. Histórias dos, nos e por meio dos periódicos. In: *Fontes históricas*. São Paulo: Contexto, 2005. p. 120 (...)"As transformações conhecidas por algumas capitais brasileiras nas décadas iniciais do século XX foram, em várias investigações perscrutadas por intermédio da imprensa, tal como a levada a efeito por Heloisa Cruz, que bem apontou as relações entre o periodismo, que também se difundia e diversificava, cultura letrada e o viver urbano em São Paulo. A aceleração do tempo e o confronto com os artefatos que compunham a modernidade (automóveis, bondes, eletricidade, cinemas, casa noturnas, fonógrafos, câmaras fotográficas), a difusão de novos hábitos, aspirações e valores, as demandas sociais, políticas e estéticas das diferentes camadas circulavam pelas cidades(..)

<sup>6</sup> *Correio de Bauru*, anno I, nº 1, 19/11/1916.

<sup>7</sup> *Correio de Bauru*, anno X, nº 1099, 01/09/1923.

Janeiro. Este periódico foi objeto de um capítulo a parte devido a sua importância dentro da presente dissertação.

O periódico *Folha do Povo* foi fundado pelo comerciante José Lúcio da Silva, em 1935, tendo como sócio o político Paulino Raphael que foi também, por vários anos, presidente da Associação Comercial e Industrial de Bauru<sup>8</sup>. Em 1937 se transformou em um jornal diário e apoiou a eleição de José Américo de Almeida<sup>9</sup> na campanha eleitoral para as eleições presidenciais que acabaram não acontecendo devido ao Golpe do Estado Vargasista. Quanto a organização do trabalho pautou-se para a seguinte ordem:

No primeiro capítulo abordou-se a chegada das ferrovias à cidade de Bauru e sua importância tanto na modernização quanto no desenvolvimento de novas sociabilidades: a Política dos Banquetes que prestigiava as pessoas consideradas importantes. Esses eventos deram-se no período à transição da política paulista e brasileira dos Coronéis Bacharéis para os Engenheiros e Militares. Em Bauru, foram eles que administraram uma das principais ferrovias da cidade a *EFNOB*, tanto no momento da encampação em 1917 quanto no Estado Novo Vargasista (1937-1945).

No segundo capítulo, tratou-se da influência da *EFNOB* no periódico *Diário da Noroeste*. Esse jornal foi fundado em 01 de agosto de 1925, por João Maringoni, funcionário graduado da *EFNOB*. Funcionava como uma espécie de *Diário Oficial* da *EFNOB* que comunicava os Atos da Diretoria e demais informações referentes às disposições administrativas como punições, exonerações etc. No tocante a vida cultural o *Diário da Noroeste* acabou abrindo espaços para jornalistas paulistanos e cariocas que escreveram no jornal e trouxeram novas preocupações poéticas, estéticas e culturais para Bauru. Por exemplo, em 1925, realizou-se uma festa em homenagem ao poeta Rodrigues de Abreu, nos moldes marinettianos<sup>10</sup>, para a arrecadação de recursos para o tratamento da tuberculose da qual era portador. Nele aparecem, também, propagandas de diversos automóveis que faziam concorrência à primeira marca que havia chagado à cidade: a marca Ford, o Auto Universal.

---

<sup>8</sup> NAVA, M. R. *Viagem através das Ruas de Bauru*. Bauru, São Paulo, 1999. Sem Editora. p. 133.

<sup>9</sup> NAVA, M. R. op. cit. p. 135.

<sup>10</sup> Refere-se ao adjetivo marinettianos do italiano Felippo Tommaso Marinetti, fundador do Futurismo em 1909. Para ele o movimento, a velocidade, a vida moderna, a violência, as máquinas e a quebra com a arte do passado eram as principais metas do futurismo.

No terceiro e último capítulo foi tratado, mais especificamente um dos artefatos técnicos da modernização, o automóvel. Na cidade de Bauru que estava desenvolvendo-se devido à ferrovia, o automóvel, apesar da limitação física para a sua utilização, surgiu no início da década de 1920, como presença marcante e com propaganda maciça na imprensa bauruense. Em 1925, quando da inauguração do *Diário da Noroeste*, o automóvel passou a ter um grande destaque e a imprensa utilizou-se da charge, do riso e do burlesco para criticar as pessoas humildes que não conseguiam se relacionar de forma amistosa com o novo meio de transporte que chegava a Bauru<sup>11</sup>. Foram várias marcas como: a Rugby da Companhia Durant Motor Company New Jersey, a Hupmobile, a Studebaker, a Dodge Brothers, a Buick, Chevrolet, a Oldsmobile, a Ford. A maioria delas não existe mais, permanecendo no mercado aquelas que se adaptaram a produção em massa e se adequaram à propaganda: as marcas Chevrolet e Ford. A principal característica do automóvel, a velocidade,<sup>12</sup> não foi explorada nas propagandas veiculadas. Estas davam mais atenção ao automóvel como um artefato técnico para ser usado por toda a família e que podia ser conduzido pelas mulheres. O embate iniciado entre a ferrovia e o automóvel no início do século XX, e que teria conseqüências nefastas para o transporte ferroviário, estava apenas no início. O automóvel apesar de todo o seu apelo e símbolo de status teve que esperar até a década de 1950 para desfechar os seus ataques decisivos e certos contra a ferrovia que trouxe a modernização para a cidade de Bauru. Nas décadas de 1920 e 1930, o automóvel já fora *domesticado pelo consumo* e pela indústria cultural nascente, perdendo a

---

<sup>11</sup> LOBATO, M. O presidente negro ou o choque das raças (Romance americano do ano de 2228). In: *Obras completas de Monteiro Lobato*, volume número 05. São Paulo: Brasiliense, 1956. O escritor Monteiro Lobato revelou grande admiração e interesse pelo automóvel no seu romance o Presidente Negro de 1926 onde divide a humanidade entre *pedestres* e *rodantes*. p.p. 131, 132 (...) Meu serviço na casa era todo na rua, recebimentos, pagamentos, comissões de toda espécie. De modo que posso dizer que morava na rua, e o mundo para mim não passava de uma rua a dar uma porção de voltas em torno da terra. Ora, na rua eu via a humanidade dividida em duas castas, *pedestres* e *rodantes*, como os batizei aos homens comuns e aos que circulavam sobre quatro pneus. (...) Sonhei, portanto, mudar de casta e por minha vez levar os pedestres a abrirem-me alas, sob pena de esmagamento. (...) Foi, pois, com maior enlevo d'alma que entrei certa manhã numa agência e comprei a máquina que me mudaria a situação social. Um Ford.

<sup>12</sup> SUSSEKIND, F. *Cinematógrafo das Letras: literatura, técnica e modernização no Brasil*. São Paulo-Companhia das letras, 1987. A autora nos lembra que a movimentação do automóvel dava aos objetos cotidianos contornos meio mágicos e que a influência automobilística daria o nome a uma das revistas ilustradas mas populares do início do século, a Fon-Fon, publicação semanal que era anunciada, em 1907, da seguinte maneira: "Semanário alegre, político, crítico e esfuziante. Noticiário avariado. Telegrafia sem arame. Crônica epidêmica. Tiragem: 100.000 Km por hora. Colaboração de graça, isto, de espírito" p. p. 50, 51.

aura que lhe dera Marinetti. Contudo, foram as ferrovias, que ao darem a Bauru a condição de entroncamento ferroviário que deu a cidade uma nova feição.

A construção da Estação Central (1935-1939) foi a última grande obra ferroviária na cidade, fechando um ciclo que havia começado em 1917 com a estatização da *EFNOB*. Com a sua construção Bauru ganhou uma estação ferroviária que reuniu as três estradas de ferro dando conforto e comodidade aos passageiros e confirmou a ocupação dos espaços político, econômico e social pela administração Varguista que se consolidava.

## CAPÍTULO I

### **AS ESTRADAS DE FERRO PAULISTAS: a modernização da cidade de Bauru**

A cidade de Bauru surgiu a partir da expansão das lavouras de café e desenvolveu-se com a chegada das ferrovias paulistas: a *Companhia Estrada de Ferro Sorocabana* que atingiu a cidade em 1905, a *Cia. de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil*, cujos trilhos partiram de Bauru em 1905 e a *Companhia de Estradas de Ferro Paulista*, que chegou à cidade em 1910.

A ferrovia e o trem eram, à época, os símbolos do progresso e do Estado Nacional Industrial na Europa. No Brasil foram, em princípio, construídas como vias de penetração funcional que exploravam, no caso do Estado de São Paulo e do Oeste paulista, o café.

A *Companhia Estrada de Ferro Sorocabana*<sup>13</sup> foi criada para escoar a produção do algodão produzido no século XIX na região de Sorocaba e só no século XX, após a crise do algodão de 1876, passou a transportar café como principal produto. Outros produtos substituíram o café: o sal para a pecuária. A partir da década de 1930 ressurgiu o algodão; o fumo, a banha, o toucinho e os materiais de construção a partir do início do século XX.

A *Companhia de Estradas de Ferro Paulista* passou pelas mesmas oscilações no transporte de mercadorias, transportando o café e as mesmas mercadorias já mencionadas pela *Sorocabana* além de batatas em 1912, farinha de trigo e charque em 1922, sendo muito importante para as ferrovias paulistas o transporte de gado a partir das décadas de 1910 e de 1920<sup>14</sup>.

Dentre as três ferrovias paulistas existentes na cidade de Bauru a mais eficiente foi a *Cia. Paulista* que durante o período pesquisado, de 1917 até 1939, foi propriedade particular, operada por particulares. Já a *Sorocabana* passou para a administração estatal em 1902 e foi arrendada entre 1907 e 1919 para o capitalista

---

<sup>13</sup> SAEZ, F. A. M. *As ferrovias de São Paulo: Expansão e declínio do transporte ferroviário de São Paulo*. São Paulo: HUCITEC; Brasília: Instituto Nacional do Livro-MEC, 1981, p. 41.

<sup>14</sup> SAEZ, F. A. M. op. cit. p. 117.

estadunidense Percival Farquar<sup>15</sup>. A *Cia. Paulista* foi, até a década de 1950, considerada a ferrovia com a melhor administração no Brasil. Para a modernização da cidade de Bauru, a *Cia. Paulista* também foi muito importante, pois fazia a ligação entre a Capital Federal, então o Rio de Janeiro, e a capital do estado de São Paulo com o interior, através da conexão com a Central do Brasil. Transportava não apenas mercadorias, mas também as pessoas que trouxeram e exerceram as novas sociabilidades vindas das capitais. Além disso, foi vital para o transporte do material de construção que transformou fisicamente a cidade a partir do início do século XX.

Com a estatização da *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* e a vinda da sua administração do Rio de Janeiro para Bauru, devido ao rápido crescimento da cidade, a dependência do transporte ferroviário foi, reiteradas vezes, mencionada pela imprensa local. Apesar da sua importância, não foi poupada de críticas como veremos no decorrer do capítulo.

A ferrovia trouxe consigo, também, avanços técnicos de suma importância dentre eles o telégrafo, que se tornou essencial para a administração das ferrovias e para o desenvolvimento da comunicação. Naquele momento a imprensa dependeu muito desse meio de comunicação, como foi constatado pela pesquisa efetuada em Bauru.

Como a ferrovia dependia essencialmente do café, já no final do século XIX e início do século XX, <sup>16</sup> os problemas da oscilação de valores e negociação do produto no mercado internacional fez com que aquela sentisse frontalmente o impacto negativo.

Foi em meio a essa crise que a *Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil*, que não estava ligada ao café, uma vez que sua principal função era ser estratégica<sup>17</sup> e de penetração<sup>18</sup>, propiciou uma nova dinâmica à cidade de Bauru. Isto porque com sua encampação pela União, em 1917<sup>19</sup>, ocorreu a transferência da administração do Rio de Janeiro, então Capital Federal, para Bauru, o que levou uma grande quantidade de funcionários oriundos da cidade do Rio de Janeiro a se estabelecer na cidade.

---

<sup>15</sup> SAEZ, F. A. M. op. cit. p. 129.

<sup>16</sup> SAEZ, F. A. M. op. cit. p. 186.

<sup>17</sup> QUEIROZ, P. R. C. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande: Ed. UFMAS, 1997

<sup>18</sup> GHIRARDELO, N. *À beira da linha – Formações urbanas da Noroeste Paulista*. São Paulo: Unesp, 2002 (a).

<sup>19</sup> BRASIL. Decreto 12.746. *Diário Oficial da União*, 12 dez. 1917, pp 13.325, 13.326.

Com a encampação, a *Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil* passou a se chamar *Estrada de Ferro Bauru a Porto Esperança*<sup>20</sup> e, finalmente, *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB)* pela lei orçamentária de 1919<sup>21</sup>.

Pela memória local, a vinda de funcionários oriundos da Capital Federal com suas famílias ficou conhecida como a *chegada dos cariocas*<sup>22</sup> uma vez que eram portadores de novos hábitos, idéias, sociabilidades e costumes. Tal fato contribuiu para a dinamização das relações de sociabilidades e modernização da cidade de Bauru.

Como se verá, a presença dos “cariocas” foi importante uma vez que eram atuantes socialmente, embora não fosse um contingente tão expressivo dentro da ferrovia. Importante que se diga que seu número era inferior ao dos paulistas vindos de diversas partes do estado e dos paulistanos oriundos da capital. Porém, no imaginário social da cidade, permaneceu a idéia de que foram os mais importantes e gozavam de grande distinção social.

Mais tarde, a partir de 1921, com a centralização em Bauru da *Oficina Central* houve o deslocamento para a cidade de um grande número de operários e funcionários. Ampliou assim o número de pessoas vindas de diversas partes do Brasil para Bauru disputarem um emprego. Na análise das fichas dos funcionários da *EFNOB* percebeu-se um caso interessante e esclarecedor sobre a importância da *EFNOB* para a cidade de Bauru e para outras partes do país: um funcionário era contratado e trazia outras pessoas do seu círculo familiar para trabalharem na ferrovia.

---

<sup>20</sup> ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório da Diretoria referente ao exercício de 1921*. Bauru. Centro de Memória regional UNESP/RFFSA.

<sup>21</sup> NEVES, C. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Bauru, São Paulo: Tilibra, 1958, p. 94.

<sup>22</sup> Diversas matrículas de funcionários da Noroeste do período estudado são do estado do Rio de Janeiro e algumas da cidade do Rio de Janeiro, à época, Capital Federal do Brasil. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (BAURU), matrícula 216, Alcindo Ferreira da Cunha, Rio de Janeiro, Terezópolis, nomeação 1913; matrícula 14, Álvaro Pinto Mendes, Rio de Janeiro, Nictheroy, nomeação 1914; matrícula 173, Raul Marques Negreiros, Rio de Janeiro, Nictheroy, nomeação 1914; matrícula 151, Marino Marques Sobrinho, Rio de Janeiro, Barra Mansa, nomeação 1916; matrícula 114, Jorge Pimentel Pinto, Rio de Janeiro, Neves, nomeação 1918; matrícula s. nº Alarico Leon da Silveira, Rio de Janeiro, Distrito Federal, nomeação 1922; matrícula 24, Antonio Augusto de Faria, Rio de Janeiro, Vargem Alegre, nomeação 1923; matrícula 3, Ademar Benévolo, Rio de Janeiro, Distrito Federal, nomeação 1930; matrícula 16, Américo Marinho Lutz, Rio de Janeiro, Distrito Federal, nomeação 1937. Marinho Lutz foi diretor da Noroeste de 1937 até 1946 e de 1951 até 1954 mostrando ser homem de confiança de Getúlio Vargas dentro do Exército onde fez carreira. Entrou na Noroeste como coronel e terminou sua atuação junto à ferrovia como general.

Foi o caso de João de Deus da Graça Leite<sup>23</sup>, da cidade de Anadia do Estado de Alagoas que ingressou na ferrovia em 14 de agosto de 1918, como sub-contador. Em 1926, já em Bauru, trouxe o parente José da Graça Leite<sup>24</sup> morador da mesma cidade de Alagoas, que entrou na ferrovia em 16 de setembro de 1926 no cargo de auxiliar de escrita.

A partir de 1917, os profissionais dessa ferrovia tornaram-se funcionários públicos federais, com vantagens materiais e sociais que o cargo propiciava, adquirindo, assim, *status* social distinto dos demais habitantes da cidade. Esses profissionais diferenciados impuseram novas formas de sociabilidades, competências técnicas e atuação profissional. Os bauruenses logo percebiam a diferenciação nas relações sociais e culturais possibilitadas pela chegada dos novos funcionários vindos de todas as partes do Brasil.

Em 1924, o jornalista Brenno Ferraz, em seu livro *Cidades Vivas* tratava da presença desses funcionários em Bauru, enfatizando o papel que tiveram na modernização da cidade e na introdução e exercício de novas sociabilidades<sup>25</sup>. Importante destacar que a política local fora marcada pela decadência das antigas lideranças do *Partido Republicano Paulista (PRP)* desde o início da década de 1910. Desgastadas pela disputa presidencial de 1910 que dividiu o *PRP* bauruense entre *Hermistas* e *Civilistas*<sup>26</sup> bem como por contendas patrimoniais com a Igreja Católica, acabaram por permitir a ascensão de novas lideranças representadas por Rodrigo Romero, juiz de direito e Eduardo Vergueiro de Lorena, promotor público designado para o processo crime do assassinato de Azarias Leite que governaram a cidade até a Revolução de 1930.

---

<sup>23</sup> REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (BAURU), matrícula nº 100.

<sup>24</sup> REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (BAURU) matrícula nº 107.

<sup>25</sup> FERRAZ, B. *Cidades Vivas* – Sorocabana, Noroeste e Grupo Jahuense. São Paulo: Monteiro Lobato & Companhia Editores, 1924. É provável que o título da obra de Brenno Ferraz seja uma menção a obra de Monteiro Lobato *Cidades Mortas* onde o escritor critica a decadência das cidades do Vale do Paraíba, apesar do café e das ferrovias. É possível que por estarem diretamente envolvidas com a cidade, as elites bauruenses não tivessem percebido as mudanças apontadas pelo jornalista.

<sup>26</sup> VICENTE, M. M. *Os partidos políticos em Bauru de 1930 a 1937*. Dissertação de Mestrado. Assis, Unesp, 1987.

Coronéis, engenheiros e mudanças de rumos da “EFNOB”:  
*modernização de Bauru e as novas sociabilidades.*

O contexto político, social e econômico do Brasil nos anos de transição do Império para o regime republicano foi de crise institucional devido a vários acontecimentos encadeados e que necessitavam soluções isoladas e conjuntas: abolição da escravidão, afluxo de capitais externos em grande quantidade, em especial ingleses, chegada dos imigrantes europeus, surgimento do mercado de trabalho remunerado e o início da industrialização<sup>27</sup>, que no início foi incipiente e ligada à produção de artefatos ligados ao café.

Dentro deste contexto de transição política com uma mudança de regime Império-República e de incremento na infra-estrutura com os troncos ferroviários, além das grandes transformações que tomou conta da Capital Federal e da Província-Estado de São Paulo, em Bauru, percebeu-se também no período estudado, uma importante transição. A atuação política social dos Coronéis cedeu lugar aos engenheiros na construção de representações da modernização da cidade e das novas sociabilidades.

Coronéis bacharéis, conhecedores das leis, geralmente advogados ou rábulas<sup>28</sup>, detentores de patentes de coronel da Guarda Nacional, foram personagens de grande poder político durante a transição Império-República e na República Velha. Conservadores no trato da economia estavam ligados à agricultura de exportação, mostravam-se refratários às mudanças que aconteciam rapidamente após a proclamação da República. Pensavam o café e a propriedade fundiária como eternos geradores de lucros.

Em Bauru e na região coberta pela *EFNOB*, durante o período estudado, o mais importante, dentre os coronéis existentes, foi o Cel. Manoel Bento da Cruz. Nasceu no Rio de Janeiro em 1875 onde fez os seus primeiros estudos, concluindo-os no *Colégio Dom Pedro II*. Embora não desse seqüência aos seus estudos apesar da preferência pelo Direito, atuou na área sem o diploma de advocacia. Falava várias línguas como inglês, francês, italiano e espanhol e seu primeiro cargo foi o de tradutor da Comissão do Planejamento da Vargem do Carmo, bairro do Braz em São

---

<sup>27</sup> SEVCENKO, N. *Literatura como Missão*. Tensões sociais e criação cultural na Primeira República. São Paulo: Companhia das Letras, 2ª ed., 2003, p. 22.

<sup>28</sup> FERREIRA, A. B. H. *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1ª Edição. 15ª Impressão, sem data, p. 1180. (Do latim *rabula*) Substantivo masculino. 3. Brás. Indivíduo que advoga sem possuir diploma.

Paulo<sup>29</sup>. Em sucessivas mudanças, se dirigiu para São Pedro de Piracicaba, São Carlos do Pinhal e em São José do Rio Preto foi trabalhar como advogado provisionado e nomeado Curador de Órfãos. Em 1905 percebeu a potencialidade das terras do novo Oeste paulista como frente de ocupação pioneira de plantação do café. Isso mostrava a possibilidade aos *homens de visão* como ele de fazer fortuna com esse produto agrícola.

Junto aos seus pares, dispunha de uma representação de modernidade que trazia da Capital Federal e, com isso, tinha muito prestígio e influência na região noroeste e na cidade de Bauru. Envolvendo-se na compra e venda de terras e na política como chefe civilista do *Partido Republicano Paulista*, foi eleito vereador em 1911 e prefeito de Bauru em 1913. Sua tentativa de chefiar a política bauruense nos moldes ditados à época deveu-se ao seu poder econômico aliado ao conhecimento e prestígio que possuía junto a cúpula da *EFNOB* aproveitando-os para obter vantagens pessoais:

Quando a Noroeste estava aberta, com paralelas de aço alcançando o Estado de Mato Grosso, os engenheiros e altos funcionários tinham como ponto de pouso a residência de Bento da Cruz, em Penápolis. Enviavam-lhe telegramas assim: "Cruz. Chegaremos às tantas horas. Apronte a bóia." Essas refeições fizeram época. Eram serviços, com requinte, os mais variados pratos da cozinha brasileira, regados com excelentes vinhos estrangeiros e o indefectível champanha francês.<sup>30</sup>

O coronel Manuel Bento da Cruz, com a sua visão particular e acreditando na idéia de modernização da cidade, como chefe do executivo municipal, buscou colocar a cidade em sintonia com o que havia de mais moderno nas áreas públicas de São Paulo e Rio de Janeiro. Começou com a remodelação da praça central. De certa forma, essa proposta de modernização só pôde ser executada devido à presença de um meio de transporte eficiente à época que era a ferrovia responsável por trazer para o interior o material necessário para a remodelação da praça como paralelepípedos, luminárias, artefatos de ferro, ponte e detalhes em concreto imitando toras de madeira, vindos especialmente da Capital Federal.

Manuel Bento da Cruz enfrentou a Igreja católica que não aceitou receber o que lhe foi proposto a título de indenização. A praça em questão abrigava a capela

---

<sup>29</sup> ORENTINO, M. *Cel. Manuel Bento da Cruz*. Apontamentos biográficos. Araçatuba: São Paulo, Norograf -Tipografia Noroestina Ltda, 1ª ed., 1968, p.23.

<sup>30</sup> ORENTINO, M. op. cit. p. 32.

original de 1897 e estava ameaçada de desabamento. Mesmo assim, a administração da igreja não concordava com a sua demolição por ser dona do aforamento da cidade e das terras urbanas através da Fábrica da Matriz do Divino Espírito Santo<sup>31</sup>.

Por ordem do coronel, a capela e seu entorno foram declarados de utilidade pública em 19 de julho de 1913 e a construção que ameaçava ruir, demolida rapidamente<sup>32</sup>.

Com um projeto arrojado para a época, a nova praça serviu aos eventos mundanos e seguiu as linhas românticas influenciadas pela idéia de modernização do coronel Manuel Bento da Cruz:

Os elementos em ferro fundido, como coretos e bancos jamais serão igualados em qualquer espaço público da cidade.  
A iluminação era feita por postes decorativos com lâmpadas a arco voltaico em qualidade e quantidade maior que em outro local.  
O grande lago com capacidade para 337.000 litros era maior que o reservatório para o fornecimento d'água à população. A vegetação implantada, exótica, de origem européia, cria intencionalmente forte contraste com as matas ainda existentes ao redor da cidade<sup>33</sup>.

Esta demonstração de força do antigo coronel lhe custou a perda do poder político na cidade de Bauru a um líder civilista, o major Antonio Gonçalves Fraga, fiel à família Almeida Prado de Jaú<sup>34</sup>. Porém, a maior modernização trazida pelas ferrovias, em especial pela *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, foi, então, controlada pelo engenheiro carioca Joaquim Machado de Mello<sup>35</sup>.

Construtor da *Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil* tornou-se seu presidente e a administrou de forma temerária: construiu a estrada pelos fundos de vale, pelos caminhos mais longos; não empedrou o leito da ferrovia diminuindo a durabilidade dos dormentes que deveriam suportar os trilhos, prejudicando a

---

<sup>31</sup> GHIRARDELLO, N. *Aspectos do Direcionamento Urbano da Cidade de Bauru*. Dissertação de Mestrado, São Carlos, USP, 1992, p. 121.

<sup>32</sup> Ibidem, p. 123.

<sup>33</sup> Ibidem, p. 125.

<sup>34</sup> VICENTE, M. Op. cit., pp. 47-48.

<sup>35</sup> NEVES, C. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, São Paulo: Tilibra, 1958, p. 40-41 “ O Dr. Joaquim Machado de Mello nasceu em 03 de maio de 1856. Em 1871 seguiu para a Bélgica onde estudou no Colégio Peperich, em Bruxelas, matriculando-se na Escola de Gand em 1874, onde se formou em engenharia com alguns distintos brasileiros que tiveram projeção na vida e desenvolvimento de nosso país, como Sales de Oliveira, Belfort Duarte, Miranda de Azevedo, Artur Montmorency, Alfredo Maia e Justiniano Lisboa (...) Durante a administração do prefeito Pereira Passos, Machado de Mello, fez todas as demolições para a remodelação da cidade do Rio de Janeiro...” As mesmas informações biográficas constam, com algumas alterações no “Correio de Bauru”, anno I, nº 84, 25/10/1917, p. 2.

segurança. Colocou trilhos mais leves e baratos de 20 kg por metro corrente, não construindo estações adequadas para o tráfego de passageiros, não construiu as obras de arte, ou seja, as pontes e viadutos, bem como não fez os cortes e aterros necessários,<sup>36</sup> administrando uma empresa ferroviária do porte da Noroeste a partir da Capital Federal, a mais de 755 km de distância. Contudo, devido ao seu poder social e econômico, tornou-se presidente da ferrovia Noroeste, quando esta foi estatizada devido aos graves problemas financeiros que enfrentava.

Na encampação da *EFNOB* pelo governo republicano de Wenceslau Braz em 1917 o jornal *Correio de Bauru* estampou a notícia do ocorrido, mas para não melindrar o engenheiro presidente o fez de forma discreta:

Tendo o governo de acordo com a autorização legislativa e com os interesses da Companhia, determinado a encampação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, cumpro o dever, na qualidade de seu Presidente, de levar ao conhecimento de todo o pessoal da Estrada esta deliberação, recomendando que se mantenham fieis nos seus postos e que aguardem confiantes a nova reorganização que trará forçosamente alguma modificação para a unificação das duas Estradas de Ferro em uma só. A Administração que for indicada pelo governo saberá, estou certo, resguardar os direitos adquiridos de cada um, distinguindo pela sua capacidade e honestidade. Eu continuarei sempre amigo do pessoal que me acompanhou até agora.  
Saudações. Assignado. Machado de Mello Presidente.  
Accusae como de costume por carta.  
Bauru, 15 de dezembro de 1917. M. Brandão  
Chefe do Tráfego<sup>37</sup>.

Joaquim Machado de Mello mostrou sua perspicácia para os negócios e sua influência social no episódio de 1917.

Recebeu vultosa quantia pela encampação e foi acusado pela *Revista Brasil Ferro Carril* e por carta do engenheiro Emílio Schnoor<sup>38</sup> de negociata pelo

<sup>36</sup> GHIRARDELLO, N. *À beira da linha – Formações Urbanas da Noroeste Paulista*: Unesp, 2002, p. 36-37 “...Embora a Companhia recebesse pelo quilômetro de linha construído, deve-se observar que o prolongamento máximo do percurso não resultava em lucro apenas pelo aumento da quilometragem da estrada, como habitualmente se pensa. Os ganhos advinham muito mais do desvio constante de pontos e trechos onde haveria necessidade de obras-de-arte caras e sofisticadas, além de cortes e aterros.”

<sup>37</sup> *Correio de Bauru*, anno II, nº 91, 16/12/1917, p. 2.

<sup>38</sup> NEVES, C. *História da estrada de ferro Noroeste do Brasil*. Bauru, São Paulo: Tilibra, 1958, p. 31. “Em abril de 1903, o engenheiro Emílio Schnoor publicou o “Memorial do Projeto da Estrada de Ferro a Matto Grosso e Fronteira da Bolívia”. O grande engenheiro aconselhava a conveniência da ligação do Atlântico ao Pacífico pela via ferroviária.”

recebimento por obras não realizadas como a ponte sobre o Rio Paraná e a ponte Francisco de Sá<sup>39</sup>.

Apesar de permanecer fora da ferrovia, após a encampação, o ex-presidente da Noroeste quis levar vantagens pessoais outra vez, ao tentar arrendar a *EFNOB do Brasil*, valendo-se de sua teia de relacionamentos entre os políticos nacionais:

NOROESTE DO BRASIL

Sindicato Nacional dará auxílio ao engenheiro Joaquim Machado de Mello, ex-presidente da E.F. Noroeste do Brasil para arrendar a Estrada de Ferro. ...É provável que tal arrendamento seja levado a efeito, pois sendo o snr, Dr. Machado de Mello amigo íntimo do actual Ministro da Viação, snr. Dr. Francisco de Sá tudo faz prever que o governo Federal não é estranho a este movimento...<sup>40</sup>.

Apesar de todo o acontecido na administração da *EFNOB do Brasil* o engenheiro Machado de Mello conseguia articular facções políticas para a obtenção de vantagens pessoais. Para isso valeu-se da máquina administrativa e de seu capital social construído desde os princípios da República.

Foram essas pessoas, o coronel Manuel Bento da Cruz e o engenheiro Joaquim Machado de Mello, que a partir de interesses pessoais e do capital gerado pelo café que procuraram dar a Bauru uma face moderna.

É possível que o engenheiro Machado de Mello, devido a sua trajetória pessoal e profissional, representasse os interesses dos capitais franco-belga investidos na construção da *EFNOB* não se preocupando com a sua importância e alcance, como um investimento que trouxesse benfeitorias para a sociedade brasileira. De acordo com as atitudes tomadas frente à administração da ferrovia, presume-se que não tinham uma visão nacionalista de desenvolvimento como a que seria adotada por representantes do governo de Getúlio Vargas e de seu grupo político na condução da ferrovia. Não se preocupavam em aglutinar a massa anônima em torno de um projeto industrialista que se identificava com uma alta cultura transmitida por um sistema educacional<sup>41</sup>, como foi realizado durante a Era de Vargas (1930-1945). Portanto, a má administração da Noroeste que a levou à encampação teve relação direta com essa visão administrativa que se preocupou apenas com interesses pessoais e externos.

<sup>39</sup> PELEGRINA, G. R. *Memórias de um ferroviário*. Bauru, SP: EDUSC, 2000, p. 58-61.

<sup>40</sup> *O Bauru*, anno XVII, nº 870, 21/01/1923, p.1.

<sup>41</sup> GELLNER, E. O Nacionalismo e a ordem internacional, p. 35-39. In: *Dos Nacionalismos*, Rainho & Neves, Ltda. / Santa Maria da Feira, 1998.

Contudo, como ele viabilizou a implantação da Noroeste, foi visto como um homem de importância pela sociedade local. Tanto que os jornais da época noticiavam os deslocamentos constantes das pessoas nos trens como grandes acontecimentos sociais, como *O Bauru* na sua coluna social chamada *Vida Social*. Dentro dela os viajantes tinham um tratamento especial com destaque da coluna chamada de *Hospedes E Viajantes*. Contudo, destaque especial recebeu Machado de Mello, que ao se movimentar pela zona Noroeste do Estado, como presidente da estrada de ferro teve um tratamento diferenciado:

Dr. Machado de Mello  
Em carro reservado, ligado ao nocturno da Sorocabana, chegou nesta, no dia 28 o sr. Dr. J. Machado de Mello, acompanhado do sr. Joaquim Mendes<sup>42</sup>.

Ou então, na qualidade de presidente da estrada de ferro, ter tido um destaque de executivo de uma grande empresa:

Companhia Noroeste  
Durante a semana finda foram inauguradas as novas estações de Araçatuba e de Penápolis.  
Por esses dias deverá chegar à nossa cidade o sr. Dr. Joaquim Machado de Mello, presidente da Companhia<sup>43</sup>.

Além de engenheiro, empreiteiro e presidente da ferrovia não se rogava em utilizar-se dos seus contatos para ampliar sua rede social, bem como tratar de incentivar a criação de agências bancárias na zona Noroeste como o noticiado abaixo no jornal *O Dilúculo*<sup>44</sup> que como todos os outros jornais pesquisados deram destaque à movimentação pela zona Noroeste e em especial para os dirigentes e trabalhadores da *EFNOB*:

Dr. Machado de Mello  
Afim de assistir a instalação do Banco São Paulo Matto Grosso esteve na cidade em dias da semana passada o sr. Dr. Machado de Mello Presidente da Companhia Estrada de ferro (sic) Noroeste<sup>45</sup>.

A história de Machado de Mello com a *E. F. Noroeste do Brasil* começou após os estudos definitivos para a construção desta ferrovia, em 1905, e o início das

<sup>42</sup> *O Bauru*, anno XII, nº 542, 10/03/1918, p.1.

<sup>43</sup> *O Bauru*, anno XII, 543, 17/03/1918, p.2.

<sup>44</sup> O referido jornal circulou entre os anos de 1916 e 1918.

<sup>45</sup> *O Dilúculo*, anno I, nº 29, 01/10/1916, p. 2.

obras que fora empreitada à *Companie Generale de Chemins de Fer Travaux Publics*. Foi esta empresa de capital franco-belga que o contratou.

Apesar de ser considerada uma estrada de ferro diferente, como salientado anteriormente, de penetração estratégica e não apenas de cunho econômico<sup>46</sup>, ela foi construída para ter o menor custo de construção e para dar o maior lucro possível para as partes envolvidas. Depois da encampação da *E. F. Noroeste do Brasil* a ferrovia teve que ser inteiramente refeita para o seu bom funcionamento e segurança dos passageiros.

Dentro deste contexto, outro engenheiro se destacou por tentar imprimir uma racionalidade administrativa na *E. F. Noroeste do Brasil*. Trata-se do engenheiro Arlindo Gomes Ribeiro da Luz<sup>47</sup>, ou Arlindo Luz, como passou a ser conhecido na cidade. Pelas atitudes tomadas durante a época em que foi diretor da *EFNOB* e, em especial pela maneira como se desligou da administração da mesma, mostrou uma sintonia com certo nacionalismo nascente<sup>48</sup> e que deixaria suas marcas no país tempos depois. Tal afirmação confirma-se por ter sido ele responsável pela transferência administrativa da ferrovia, com seus funcionários, procedentes da Capital Federal e a ampliação e modernização das oficinas que, como dito, propiciou o desencadear de novas sociabilidades na cidade.

Ao redigir o Relatório referente ao exercício de 1921 da *E. F. Noroeste do Brasil*, ele realizou uma peça administrativa de prestação de contas como nunca tinha sido feito, com gráficos coloridos, extenso material fotográfico que ressaltavam suas realizações destacando o aspecto moderno das mesmas.

---

<sup>46</sup> ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL, *Relatório referente ao exercício de 1906*. Bauru. Anexo 4. "Orientação à Companhia Noroeste do Brasil, destina-se a levar a estrada de ferro a Bahuru, ponto terminal da Sorocabana no Estado de São Paulo, a Cuyabá, capital do Estado do Matto Grosso. Trata-se de linha de penetração, de longo curso no intuito de ligar o grande empório commercial do porto de Santos à região Central, ao coração do Brazil e com o escopo da maior utilidade política e estratégica(...)

<sup>47</sup> NEVES, C. Op. cit., p. 140. Arlindo Gomes Ribeiro da Luz foi diretor da *EFNOB* do Brasil de 14 de outubro de 1918 até 28 de novembro de 1922.

<sup>48</sup> Ainda que sobre esta questão, Hobsbawm tenha afirmado que a base dos "nacionalismos" que pululavam em diferentes nações era a mesma: "era a presteza com que as pessoas se identificavam emocionalmente com 'sua' nação e podiam ser mobilizadas, como tchecos, alemães, italianos ou quaisquer outras, presteza que podia ser explorada politicamente." ver HOBBSAWM, Eric. *A Era dos Impérios*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992, p. 204. No caso brasileiro, a pesquisa indicou a importância atribuída ao sentimento "nacionalista" de parte de uma elite brasileira que reivindicava maior poder sobre o capital estrangeiro e liberal, visto que o socialismo não seria temido como um sistema político e econômico suficientemente ameaçador por não haver uma expressiva e necessária adesão das nossas elites.

Apesar da importância deste diretor engenheiro para a *EFNOB* e das notícias sobre a sua administração terem sido amplamente favoráveis nos órgãos de imprensa, poucas são as informações sobre ele por meio das fontes pesquisadas.

Por outro lado, é importante destacar que para as elites e segmentos da sociedade bauruense da época a melhora nos serviços da ferrovia representou, também, maior acesso ao consumo de teor cultural, como filmes, revistas de divulgação, jornais, que chegavam à cidade através da ferrovia, de forma rápida, com preços melhores.

Segundo os jornais, à época da atuação de Luz como diretor houve grande entusiasmo na cidade devido às suas realizações administrativas:

Dr. Arlindo Luz

Para a felicidade da Noroeste e conseqüentemente, para a garantia do progresso de todas as localidades da vastíssima região servida pela estrada, o notável engenheiro Arlindo Gomes Ribeiro da Luz continua no espinhoso cargo de confiança e de honra, que lhe depositou em boa hora o Governo de dirigir uma das mais importantes estradas de ferro do país<sup>49</sup>.

Várias outras notícias foram veiculadas sobre Arlindo Luz, todas elogiosas como que pedindo ao administrador a continuidade de um bom trabalho como se vê abaixo:

Melhoramentos na Noroeste

Chegaram os novos trilhos belgas que serão colocados por obra e engenho do snr. Arlindo Luz que traçou um programa de reconstrução da Estrada<sup>50</sup>.

Dr. Arlindo Luz

A 16 do corrente (setembro) o snr. Dr. Arlindo Luz digníssimo Director da Estrada de Ferro Noroeste do Brazil, comemorará a passagem do seu aniversário natalício<sup>51</sup>.

Assim que assumiu, porém, descreveu ao ministro da viação J. Pires do Rio, a situação em que encontrou a *EFNOB*, no relatório referente ao ano de 1921 em que declarava:

Exmo. Sr. Ministro:

Ao assumir V. Exa. a pasta da Viação e Obras Publicas a Noroeste achava-se ainda absolutamente desapparelhada para attender a seus objectivos. Linha sem dormentes de Baurú até Porto Esperança; trilhos fraquíssimos e em extremo gastos no trecho da antiga Baurú-Itapura; estações quase todas provisórias, de madeira já apodrecida, sem áreas para abrigar as mercadorias desembarcadas ou a embarcar; material de tracção e de

<sup>49</sup> *O Bauru*, anno XV, nº 686, 09/01/1921, p.1.

<sup>50</sup> *O Bauru*, anno XV, nº 723, 28/07/1921, p.1.

<sup>51</sup> *O Bauru*, anno XV, nº 741, 15/09/1921, p.1

transporte insuficiente e em mau estado de conservação; falta de oficinas e de abrigos para o material rodante; ausência de ponte sobre o Rio Paraná, determinando o estrangulamento do tráfego entre São Paulo e Matto Grosso; pontes provisórias sobre inúmeras travessias, em muitas das quaes os trilhos são lançados sobre simples fogueiras de dormentes (...) (...) falta de disciplina em grande parte do pessoal cujos quadros se achavam em phase de reorganização e adaptação conseqüentes à incorporação da linha Baurú-Itapura, encampada em 1918, à Itapura-Corumba, já de propriedade do Governo e por ella administrada; tudo influía para os serviços de tráfego, apesar dos esforços da administração se fizessem com graves irregularidades, sem pontualidade e sem segurança, ameaçando de ruína a grande fortuna particular empenhada na exploração industrial de uma das mais férteis regiões da nossa pátria<sup>52</sup>.

Arlindo Luz ficou, de acordo com o relato citado, abismado com a situação da *E. F. Noroeste do Brasil* e com todos os tipos de irregularidades que encontrava: do desaparecimento da ferrovia até a falta de dormentes, trilhos fracos, estações provisórias, ausência de pontes, em especial sobre o Rio Paraná, falta de empenho e competência do pessoal envolvido na administração.

Todas essas irregularidades, de acordo com o que foi citado por Luz, quase puseram a perder a própria existência da ferrovia. Da maneira em que se encontrava não conseguia explorar uma região riquíssima que fora *desbravada* com o capital particular. Há pouco tinha sido estatizada e passava a funcionar com capital estatal, merecendo por parte do diretor engenheiro mais atenção para não perder ou desviar recursos estatais tão preciosos para o desenvolvimento do país.

O relatório citado indica as reformas feitas na ferrovia, às obras-de-arte (elevações e viadutos) em concreto, as grandes modificações. Contudo, é possível que as críticas tenham sido feitas para *valorizar* o seu trabalho como diretor e *desqualificar* a presidência de Joaquim Machado de Mello.

Em fotografia de 1919, em posição de destaque e demonstrando estar em evidência, observa-se Arlindo Luz, o diretor que teve a incumbência de desfazer os erros na construção da *E. F. Noroeste do Brasil*.<sup>53</sup>

<sup>52</sup> ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório referente ao exercício de 1921*. Bauru, p.3.

<sup>53</sup> De acordo com notícia publicada no jornal *O Avaiense*, que afirmava terem sido permitidas trapaças e desvios de verba o que trouxe prejuízos para o transporte de mercadorias e passageiros.



Figura 01 – Arlindo Luz (centro círculo vermelho) e os funcionários da Noroeste do Brasil em 1919 *O Avaiense*, ano II, nº 15, junho de 2006, p. 2.

As reformas e medidas realizadas foram importantes, mas, se tivesse havido um resultado considerado excepcional, a ferrovia não passaria por problemas futuros e teria funcionado a contento. O que não foi o caso, pois na década de 1930, durante a administração do Major Américo Marinho Lutz (1937-1946) novamente fora reiteradas vezes noticiado o *problema de transporte na Noroeste*:

A premente falta de transportes na NOB foi hontem discutida na reunião de representantes das Associações Commercialis da Zona<sup>54</sup>.

Importantes as reformas que demonstraram certo desmazelo pela ferrovia por parte dos antigos administradores<sup>55</sup>.

Urgia a remodelação da via ferra que fora factor primordial desse enorme desenvolvimento agora a pique de ser ella mesma entravada mercê de sua instalação absolutamente provisória incompatível com o surto de progresso que invadira a zona feracíssima entre Baurú e o rio Paraná e com os altos objectivos nacionaes e internacionaes da grande Noroeste.

(...) sentimo-nos felizes em affirmar que as ordens de V. Exa. pela remodelação da Noroeste foram cumpridas com inexcedível esforço por todo o pessoal que aqui nos auxilia e que a obra de patriotismo emprehendida nesse sentido pelo Governo é attestada pelo applauso forte e unânime de todas as populações regionaes.

<sup>54</sup> *Folha do Povo*, anno V, nº 525, 22/05/1938, p.5.

<sup>55</sup> É fato que as fontes revelam dados que servem de suporte, porém devem ser tomadas de forma crítica. Para este caso, as afirmações foram prestadas por um crítico das administrações anteriores, ainda que as pesquisas feitas para a presente dissertação tivessem levantado indícios de que o funcionamento da *EFNOB* não foi primoroso em nenhum dos momentos pesquisados. Foi comum acontecerem críticas pelo seu mau funcionamento.

#### SOBRE A ADMINISTRAÇÃO EM BAURÚ

Ao assumirmos a Directoria da Itapura-Corumbá, hoje denominada Noroeste do Brasil, pela incorporação da Baurú-Itapura, encontramos no Rio de Janeiro os escriptorios da Directoria e da Contabilidade. Não convindo ao interesse publico essa situação, obtivemos desse Ministério auctorisação para mudal-os definitivamente para Bauru; essa mudança effectivou-se com resultados benéficos que prevíamos.

#### ORGANIZAÇÃO INTERNA DOS SERVIÇOS DA ESTRADA

Ao lado da desorganização dos serviços de trafego pelas más condições da linha e do material rodante, verificavam-se nos serviços internos da Estrada anomalias graves que urgentemente deviam ser corrigidas. Os trabalhos de Contabilidade, exceptuados os da Thesouraria, sempre em dia e rigorosamente exactos, eram incompletos e achavam-se em grande atrazo, a escripturação do Almojarifado nunca fora feita; os serviços de pagadoria apresentavam irregularidades gravíssimas e faziam-se (excepto para o pessoal de escriptorio do Rio) com atrazo de cinco a seis mezes; nas divisões do Trafego, Linha e Locomoção essa desorganização central se reflectia inutilizando todos os esforços dos engenheiros que no campo, sem pagamento para o pessoal e sem o Almojarifado para fornecimento de materiaes, não podiam impedir a ruína da Estrada, que aliás, eram os primeiros a reconhecer e proclamar.

#### VIA PERMANENTE

Para dar estabilidade à linha foram desde logo assentadas providencias urgentes e de grande vulto, que vêm sendo executadas e dentre as quaes sobressaem a substituição intensiva de dormentes desde Baurú até Porto Esperança, a aquisição de trilhos de 32 kl por metro linear destinados a substituição dos de 20 kilos existentes nas grandes travessias de Matto Grosso<sup>56</sup>.

Como ex-membro da inspetoria das estradas de ferro, Arlindo Luz, ao que parece, preocupou-se com a remodelação de amplos setores da *E. F. Noroeste do Brasil*. Quer na organização interna dos serviços da ferrovia, quer na administração da via permanente e tráfego, fazendo questão de ressaltar a importância para o país o saneamento de tais problemas. Obtiveram-se alguns sucessos, de acordo com o que ele próprio relatou, vale ressaltar que a ponte sobre o rio Paraná, apesar de ter sido projeto da sua administração, só foi concluída em 1926.

Com as devidas ressalvas, já levantadas, é provável, que a administração anterior da ferrovia tenha construído a *EFNOB* apenas para lucrar com ela sem a menor preocupação com a segurança e a eficácia do transporte ferroviário em si.

O quadro apresentado nos relatórios assinados por Arlindo Luz era realmente caótico e demonstrou certa evolução no saneamento de uma série de problemas que foram discutidos pelas fontes pesquisadas ao longo do período estudado. Mostraram, ainda, terem sido importantes para o desenvolvimento de uma nova

<sup>56</sup> ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório referente ao exercício de 1921*. Bauru, p.4-7.

relação entre os habitantes da cidade de Bauru e a ferrovia: a vinda dos escritórios para a cidade e a construção das novas Oficinas.

Uma prova do prestígio de que gozavam os diretores de estradas de ferro, como no caso de Arlindo Luz a frente da *EFNOB*, foi o recebimento de uma grande honraria: a realização de um grande banquete em sua homenagem.

Os *banquetes* apresentaram-se como uma prática comum entre as elites políticas e econômicas na cidade e foram realizadas com certa frequência. Essa prática reafirmava os laços de solidariedade entre os participantes, dava *status social* e servia, também, para a solicitação de reivindicações e vantagens pessoais ou dos grupos interessados. Em virtude da importância e destaque que receberam estes eventos, por meio dos jornais pesquisados, as questões políticas e sociais que eles encerravam remeteram ao questionamento sobre o ato de comer em público a partir de uma espécie de cerimonial.

De acordo com Laraia, entre os latinos tal ato se apresenta como um “verdadeiro rito social, segundo o qual, em horas determinadas, a família deve toda sentar-se à mesa, com o chefe à cabeceira, e somente iniciar, em alguns casos, após uma prece”.<sup>57</sup> Para o caso dos banquetes oferecidos às personalidades, estas ocupavam os lugares centrais ou de destaque e, não raro, proferiam discursos de agradecimento pela ocasião e sobre suas pretensões ou feitos políticos.

A notícia sobre uma homenagem ao político bauruense Eduardo Vergueiro de Lorena, do diretório local do Partido Republicano Paulista, quando da sua eleição para deputado Estadual pelo 5º Distrito deixa clara a importância política do banquete como evento social:

Banquete ao Exmo. Sr. Dr. Eduardo Vergueiro de Lorena  
Os amigos e admiradores do exmo Sr. Dr. Eduardo Vergueiro de Lorena, a quem não só esta terra como também a zona Noroeste devem incalculáveis benefícios, desejando oferecer-lhe um banquete, em regozijo pela sua eleição para Deputado Estadual pelo 5º Distrito<sup>58</sup>.

---

<sup>57</sup> LARAIA, R. de B. *Cultura: um conceito antropológico*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1996, p. 74.

<sup>58</sup> Ao constar a informação de que várias pessoas são devedoras de “incalculáveis benefícios” recebidos por intermédio do referido político, recentemente eleito, ficaram claras as intenções políticas dos banquetes. E, ao mesmo tempo, por serem noticiadas com a frequência percebida pela análise das fontes – jornais -, nota-se a relevância social do homenageado bem como dos seus convivas. *O Bauru*, anno XVIII, nº 1012, 12/06/1924, p.1.

A realização do banquete ao engenheiro diretor da ferrovia Arlindo Luz confirmava o prestígio social do homenageado e dava visibilidade de seu poder aos *membros do escol* que confirmavam sua presença e dele participavam.

Dr. Arlindo Luz

Conforme foi noticiado por essa folha, o banquete que as prefeituras municipais da Zona Noroeste irão oferecer ao estimado cidadão sr. Dr. Arlindo Luz, director da Noroeste do Brasil, ficou marcado para o dia 17 do corrente mez (dezembro)<sup>59</sup>.



Figura 02 – Banquete realizado em homenagem ao engenheiro Arlindo Luz (centro círculo vermelho). A foto reproduzida dá a idéia do grande número de pessoas de destaque na sociedade local, bem como da imponência do encontro. Observa-se a ausência de mulheres, o que demonstra que um local para conchavos políticos desta natureza apenas homens transitavam.

Aderiram várias autoridades ao banquete de Arlindo Luz:

Até a presente data aderiram a esta justa e merecida homenagem, além dos srs. Prefeitos Municipais Heitor Maia de Bauru; Ozório Machado de Avahy; Dr. J. Meirelles Netto de Pirajuhy; Dr. Urbano Telles de Menezes e Albuquerque de Lins e Andreilino Vaz de Arruda de Pennapolis, os snrs. Dr. Raul Renato Cardoso de Mello, Dr. Luiz Pisa Sobrinho, Dr. Francisco Giraldis Filho, Dr. João Maringoni, Dr. Beraldo de Toledo Arruda, Dr. J. Maria Rodrigues Costa, Dr. Almerindo Cardarelli e Dr. Virgílio de Toledo Malta.

<sup>59</sup> *O Bauru*, anno XV, nº 763, 04/12/1921, p.1.

A lista de adesões a qual poderão concorrer todos os amigos do digno e estimado Director da Noroeste do Brasil, acha-se em poder do sr. Heitor Maia Prefeito Municipal desta cidade<sup>60</sup>

Dr. Arlindo Luz

(...) Além dos nomes que foram por nós publicados nos números anteriores encontramos na lista que se acha na Camara Municipal os seguintes: Dr. José de Castro Goyanna, Major Antônio Gonçalves Fraga, sr. Bento Aguiar de Souza, sr. Joaquim da Silva Martha, sr. Octaviano Pinto Ribeiro de Presidente Alves, drs. Eduardo Vergueiro de Lorena e Mauri C. de Negreiros<sup>61</sup>

Ainda na década de 1930, tal prática político-social continuou a existir denotando uma permanência sócio-histórica da celebração como oportunidade para conchavos e demonstração de força política de diferentes setores da sociedade bauruense.<sup>62</sup>

Importante destacar que o banquete em homenagem ao engenheiro Arlindo Luz causou desconforto entre políticos e pessoas que não aceitavam seus métodos administrativos.

O vereador Gustavo Maciel, auto proclamado líder de um grupo contrário a Arlindo Luz, demonstrando que o engenheiro-diretor não era unanimidade na cidade e região, bradou contra a homenagem por ter sido convocada por prefeitos e vereadores da região que não teriam, segundo o julgamento de Gustavo Maciel, legitimidade para tanto:

Banquete

Do gabinete do sr. Prefeito Municipal recebemos a seguinte nota:

“Com referencia do banquete que, por iniciativa das Câmaras Municipais da Zona Noroeste, vae ser offerecido ao sr. Arlindo Luz, o vereador Gustavo Maciel publicou na imprensa local um artigo que esta não pode deixar passar sem algumas observações: Depois de reconhecer a justiça da homenagem, o que aliás não podia deixar de fazer, o Cel. Maciel recusa aos prefeitos municipaes autoridade para promovel-a e discorda da maneira por que vae ser feita (...)”<sup>63</sup>.

É provável que a ascensão do diretor da *E. F. Noroeste do Brasil* incomodasse políticos da cidade que imaginavam perder espaço com o crescimento

<sup>60</sup> *O Bauru*, anno XV, nº 763, 04/12/1921, p.1.

<sup>61</sup> *O Bauru*, anno XV, nº 764, 04/12/1921, p.1.

<sup>62</sup> Em 1937 a Associação Comercial de São Paulo ofereceu um banquete ao então político de prestígio Armando de Sales Oliveira que fora governador de São Paulo. Este oferecimento ficou registrado no jornal *Folha Do Povo (Folha do Povo*, anno 3, nº 242, 28/01/1937) do político e comerciante bauruense Paulino Raphael, Presidente do Partido Constitucionalista na cidade e da Associação Comercial de Bauru., p.1. NAVA, M. R. *Viagem através das ruas de Bauru*, p. 133. Bauru, 1999, sem Editora.

<sup>63</sup> *O Bauru*, anno XVI, nº 766, 22/12/1921, p.1.

do seu prestígio. O engenheiro Arlindo Luz após afastar-se da direção da *E. F. Noroeste do Brasil*, devido à exoneração a pedido dele próprio, foi nomeado para ser diretor da *Estrada de Ferro Sorocabana* no ano de 1924. Apesar de não ter resolvidos todos os problemas da ferrovia que dirigira, houve muito avanço em relação à administração anterior. No entanto, tudo indica que havia alguma incompatibilidade entre Arlindo Luz e alguns políticos da cidade. Porém, ainda assim, demonstrou seu prestígio e poder ao conseguir uma nomeação para outro cargo de importância dentro do sistema ferroviário paulista.

Noroeste do Brasil

Tendo solicitado exoneração de seu cargo, o sr. Dr. Arlindo Luz, passou a direção da estrada, no dia 01 do corrente (dezembro) ao sr. Dr. Oscar Guimarães.

O sr. Dr. Arlindo Luz voltara a ocupar novamente o lugar de Engenheiro de 1ª Classe da Inspectoria Federal das Estradas de Ferro<sup>64</sup>.

ESTRADA SOROCABANA

O distinto engenheiro sr. Dr. Arlindo Luz, que por longo tempo foi director da Noroeste do Brasil, acaba de ser director da Sorocabana<sup>65</sup>.

As ferrovias, e em particular a Noroeste, apesar da sua importância, no Brasil e no Estado de São Paulo, foram projetos inacabados e cheios de imperfeições. A voz oficial quer através da imprensa, quer através dos relatórios sempre enalteceram o seu papel e minimizaram os problemas. De qualquer forma, apesar da distância entre o “oficial” e o “real” foram importantes para a modernização da cidade de Bauru. Todas elas, ou seja: *Estrada de Ferro Sorocabana, Cia. Estrada de Ferro Paulista e Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*.

A vinda dos escritórios para Bauru e dos funcionários graduado ou não, como já mencionado anteriormente, foi de suma importância para a cidade em todos os níveis: os pagamentos de salários que antes costumavam atrasar em até cinco meses não mais sofreriam, em tese, estes revezes, pois os trabalhadores da ferrovia haviam se transformado em funcionários públicos federais. Os engenheiros e outros funcionários mais graduados passaram a morar na cidade e tinham um perfil diferenciado da formação educacional e cultural daquela encontrada em Bauru.

Um exemplo que mereceu nota no jornal *CORREIO DE BAURU* parabenizava o engenheiro Fernando Freitas Melro pelo seu aniversário e teceu elogios sobre a

<sup>64</sup> *O Bauru*, anno XVI, nº 858, 03/12/1922, p.1.

<sup>65</sup> *O Bauru*, anno XVIII, nº 1014, 19/06/1924, p.2.

colaboração ao jornal advindas deste que teria certa notoriedade como membro da ferrovia.

Formado no Rio de Janeiro, trouxera para Bauru também um novo perfil social exigido pela Capital Federal: formação superior em engenharia que não atrapalhava a sensibilidade poética necessária nas reuniões sociais, ao contrário, colaborava para o seu refinamento.

#### NOTAS SOCIAES

##### Anniversarios

Completa amanhã mais um anno de vida, o sr. Fernando Freitas Melro, distinto engenheiro que há pouco tempo fixou morada em Baurú.

Moço de talento admirado, poeta de finísimos sentimentos, o anniversariante a quem dedicamos estas linhas rápidas, si bem que resida há curtos mezes nesta cidade, logrou conquistar vasto circulo de amigos dedicados, que lhe offertarão hoje, em regozijo, lauto jantar. Formado pela Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, apoz brilhante curso dedica esforço de sua bella intelligencia, ao corpo technico da Estrada Noroeste do Brasil, onde occupou o logar de engenheiro residente. A Fernando Melro, pois, que muito nos devanece (sic) contar na plêiade de nossos collaboradores, apresentamos effusivos parabéns<sup>66</sup>.

Fazendo parte do corpo técnico da *E. F. Noroeste do Brasil* e com dois anos de residência na cidade foi homenageado por seus novos amigos com um *lauto jantar*, versão menos opulenta dos banquetes oferecidos para personalidades que tivessem representatividade política no cargo, como os diretores, o que representaria gozar prestígio social reconhecido.

Outro indicador desse prestígio: foi à única nota na coluna social encontrada em toda a pesquisa em que aparece uma fotografia para ilustrar a notícia.



Figura 03 – Engenheiro da *E. F. Noroeste da Brasil* Fernando Freitas Melro. Esta imagem representa a única nota social com fotografia em todas as fontes consultadas. *Correio de Bauru*, anno X, nº 1145, 25/10/1925, p. 02.

<sup>66</sup> *Correio de Bauru*, anno X, nº 1145, 25/10/1925, p.02.

### **Os Reflexos da administração Varguista da “EFNOB”, em Bauru, e o problema do transporte.**

Com a Revolução de 1930, os jornais bauruenses favoráveis ao Partido Republicano Paulista e hostil à Aliança Liberal, quais sejam, o *Correio de Bauru* e *Diário da Noroeste*, foram empastelados,<sup>67</sup> tiveram destruídas suas dependências e maquinário e tipos, inutilizados. Começava assim um novo período na condução política na cidade onde o paradigma getulista deveria ser seguido.<sup>68</sup>

Em Bauru as conseqüências foram nefastas para as lideranças ferroviárias populares com o fechamento do *Sindicato dos Ferroviários da E. F. Noroeste do Brasil* acusado de ser comunista. O Delegado regional de Polícia de Bauru e Região se pronunciou a favor da extinção judicial de *Sindicato* por atentar contra a ordem pública

#### O GOVERNO DA REPUBLICA TERIA DADO OS PRIMEIROS PASSOS NA REPREENSÃO AO MOVIMENTO ALLIANCISTA

O presidente da Republica, segundo foi noticiado assignou hoje, na pasta da Justiça o decreto que determina o fechamento pelo prazo de 6 meses da sede da Aliança Nacional Libertadora nessa capital, bem como nos Estados<sup>69</sup>.

#### O FECHAMENTO DO SYNDICATO DA NOROESTE

O juiz de Baurú, julgou-se incompetente para apreciar um mandato de segurança em favor daquela entidade.

Continua fechado e com guarda policial à porta, o Sindicato dos Ferroviários da Noroeste. O sr. João Maringoni, sub-chefe da contabilidade da Noroeste e associado daquela entidade, na qualidade de advogado do nosso foro impetrou o remédio jurídico que não obteve sucesso<sup>70</sup>.

#### O FECHAMENTO DO SYNDICATO DOS FERROVIÁRIOS DA NOROESTE

O relatório do Delegado Regional de Polícia de Baurú e região suggere que por via judicial, se promova o cancellamento daquela entidade.

(... ) CONCLUSÃO – Não pode haver prova mais cabal de que o Sindicato dos Ferroviários da Noroeste tenha desvirtuado de seus fins, constantes dos estatutos de fls. 29 no artigo e letras já citados. Sou da opinião, pois que o mesmo, pelas actividades communistas e alliancistas, deve continuar fechado e pelo Governo Federal promovida por via judicial, o cancelamento de registro dessa associação de classe.

Dr. Rolim Rosa

Delegado Regional de Polícia de Baurú<sup>71</sup>.

<sup>67</sup> *Jornal da Cidade*. Imprensa um poder sempre vigilante. Ensaio da Imprensa em Bauru – 1905-1987. 04 Out. 1987, p. 10. Caderno Especial.

<sup>68</sup> Essa década foi marcada também pelo golpe do Estado Novo ao proibir a existência legal da Aliança Nacional Libertadora e desencadear a Intentona Comunista de 1935 que autorizou a perseguição de inimigos do Estado varguista acusados de “*comunistas*”.

<sup>69</sup> *Correio da Noroeste*, anno V, nº 1340, 13/07/1935, p.1.

<sup>70</sup> *Correio da Noroeste*, anno V, nº 1343, 18/07/1935, p.1.

<sup>71</sup> *Correio da Noroeste*, anno V, nº 1349, 25/07/1935, p.2.

Dentro desta nova realidade assumiu a administração da *EFNOB*, em 1937, às vésperas do golpe do Estado Novo, o então Major Américo Marinho Lutz.

Nascido em 13 de fevereiro de 1899 no Rio de Janeiro,

(...) Fez o curso de Engenharia (Geologia) na Escola Polythecnica e de Engenharia Militar na Escola Militar.

(...) Graduou-se no posto de aspirante a oficial pela escola de Aviação Militar, no Campo dos Affonsos. Após a Revolução de 1930 foi nomeado Delegado Geral do Interior do Estado de São Paulo, quando era Chefe de Polícia o major Oswaldo Cordeiro de Farias. Trabalhou na construção da Estrada de Ferro “Cruz Alta a Porto de Lucena” no Rio Grande do Sul, e na estrada de rodagem de São João do Barracão no Paraná. Dirigiu a construção da Fábrica de Explosivos de Piquete e a construção dos hangares e oficinas da Escola de Aviação, no Campo dos Affonsos.

Foi Lutz Diretor da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil por duas gestões: 25 de março de 1937 a 25 de fevereiro de 1946, quando era major e de 16 de fevereiro de 1951 a 07 de outubro de 1954, quando ocupava a patente de tenente-coronel.

Foi de grande força para a criação e manutenção do Aero Clube de Bauru, um dos mais importantes do ramo, do país, no qual a Noroeste colaborava<sup>72</sup>.

Portanto, para assumir tal cargo, Vargas ou seus assessores indicaram um “*homem competente e de confiança do exército*” junto ao governo. Tal escolha garantiria a fidelidade das tropas e a manutenção da ordem na ferrovia diante da nova realidade política.

O jornal *Folha do Povo* de outra orientação política, ou seja, porta voz do Partido Constitucionalista ignorou o golpe e se manifestou a respeito do acontecido dias mais tarde. Esse órgão da imprensa, pesquisado como referência do golpe de Estado, tratava o governo Vargas e seus possíveis desdobramentos como algo sem importância. Era como se existissem apenas os candidatos oficiais à presidência da República: Armando de Sales Oliveira, José Américo de Almeida e Plínio Salgado.

Em 24 de setembro de 1937, a *Folha Do Povo* estampou como curiosidade, na primeira página a criação do *Partido Nacional Getulista*.<sup>73</sup> Após essa notícia a *Folha Do Povo*, continuou a ignorar a presidência de Getúlio Vargas e no dia 10 de novembro de 1937, dia do golpe do Estado Novo Varguista, anunciou uma reunião

<sup>72</sup> BASTOS, I. A. *Falcão-Independência: nossa gente e nossa história*. Bauru, SP. Document Center Xérox-USC, 2002, p. 261. No livro de Correia das Neves, *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, à p. 140, acusa como patente ocupada por Américo Marinho Lutz na sua segunda diretoria a frente da *EFNOB do Brasil* a de General.

<sup>73</sup> “Partido Nacional Getulista. Uma curiosa organização política fundada no Rio. Rio, 23 – Foi fundado nesta capital, o Partido Nacional Getulista, que se propõe a lutar pela permanência do sr. Getúlio Vargas na presidência da República. Em seu programma, inscreve reforma ou revisão constitucional para reeleger o actual chefe da nação ou, ainda, prorrogar os actuaes mandatos” *Folha do Povo*, anno 4, nº 328, 24/09/1937, p. 1.

extraordinária da câmara sem importância e a candidatura de José Américo para a presidência da República, e nenhuma notícia sequer do golpe.

Ainda nessa edição, à página quatro, percebeu-se a continuidade de uma tradição da imprensa bauruense no seu jornalismo social que era informar, no espaço dedicado à coluna social, os *viajantes ilustres* que se movimentavam pela Noroeste e outras regiões de trem.

Essa deferência era ainda maior quando a personagem que estivesse em movimento fosse um funcionário das ferrovias paulistas:

SOCIAES  
VIAJANTES

Esteve na cidade, tendo regressado hontem, para Ityrapina, onde reside o jovem Moacyr Bráulio de Mello, funcionario da Cia de E. F Paulista<sup>74</sup>.

A *Folha do Povo* só manifestou-se a respeito das ações varguistas em 24 de novembro de 1937, quando anunciou a demissão de todos os governadores de estados que foram substituídos por interventores escolhidos pelo presidente Getúlio Vargas.<sup>75</sup>

Foi dentro desse contexto político, do Estado Novo (1937-1945) que se desenvolveu a administração do major Américo Marinho Lutz, militar do exército, escolhido para administrar a *EFNOB* por ter a confiança dos seus companheiros de farda e de Getúlio Vargas.

Quando sua administração completou um ano da região Noroeste e do Mato Grosso e os presidentes das associações comerciais ao longo da linha reuniram-se para oferecer ao administrador militar uma *prova de consideração política e social*: um banquete em sua homenagem.

Mais uma vez, o detentor de grande prestígio social e poder político seria homenageado por um banquete com o “(...) *apoio de todas as classes conservadoras e liberaes da zona Noroeste, Matto Grosso e de outras regiões.*”

O primeiro aniversário da administração do Major Américo Marinho Lutz. Registram-se novas adesões á homenagem a ser prestada ao major Marinho Lutz director da E. F. Noroeste por ocasião da passagem do

<sup>74</sup> *Folha do Povo*, anno 4, nº 366, 10/11/1937. p.4.

<sup>75</sup> Notícia confirmada no dia 25: “Demitidos todos os governadores dos Estados e nomeados Interventores. Plenamente confirmada a nossa notícia de hontem. Rio, 24 – O chefe do governo, sr. Getúlio Vargas, assignou hoje decretos exonerando do cargo todos os governadores dos Estados excepto o de Minas Gerais e nomeando Interventores Federais”. *Folha do Povo*, anno 4, nº 378, 25/11/1937, p. 1.

primeiro aniversário de sua dynamica administração, está recebendo o apoio de todas as classes conservadoras e liberaes da zona Noroeste, Matto Grosso e de outras regiões.

Essa homenagem que consistira em um banquete a ser offerecido a s.s., em dia e hora opportunamente marcados nesta cidade será o reconhecimento pelos serviços que tem prestado a Noroeste o illustre administrador<sup>76</sup>.

Uma série de fatos noticiados no jornal *Folha do Povo* tratou do referido banquete para comemoração do primeiro aniversário da administração do Major Marinho Lutz mesmo antes de sua ocorrência. Boa parte deles informava a todos os interessados as adesões, cada vez mais volumosas, e a data de sua realização.

O primeiro aniversário da administração do Major Marinho Lutz – Entre as adesões hontem recebidas destacaram-se as do Dr. Venancio Ayres e do Automóvel Clube do Estado de São Paulo – Marcada para 23 de abril a data do banquete.

Continuam a chegar adesões de todos os recantos do estado ao banquete que as classes conservadoras e liberaes da Zona Noroeste e de outros pontos do Estado vão promover ao Major Américo Marinho Lutz pela passagem do 1º anniversario de sua administração na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Hontem, a commissão promotora da homenagem recebeu mais as seguintes adesões: Dr. Sylvio Cardozo Rolim, juiz substituto deste districto; Dr. Venancio Ayres, delegado superintendente da Ordem Política e Social de São Paulo; Automóvel Clube do Estado de São Paulo<sup>77</sup>; Dr. Antonio Bento Vidal, presidente da Cia Antártica Paulista e o Dr. Jonathas Castellar, engenheiro da firma Leão e Cia.

A commissão esteve hontem reunida tendo tomado várias deliberações entre ellas a que marcou para o dia 23 de abril próximo futuro a data da realização do banquete<sup>78</sup>.

Vários setores da atividade comercial e de grande prestígio social aderiram ao banquete. Dentre eles, o *Automóvel Clube do Estado de São Paulo*, a *Cia Antarctica Paulista* e o empreiteiro *Leão Ribeiro e Cia.* que construía, à época, a *Estação Central* responsável por unir as três estradas de ferro paulistas em uma única área de embarque e escritórios da administração. Certamente, o jornal deu tanto

<sup>76</sup> *Folha do Povo*, anno 4, nº 466, 11/03/1938, p. 1.

<sup>77</sup> SÁVIO, M. A. C. *A cidade e as máquinas. Bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930*. Tese de Doutorado. São Paulo. PUC-SP, 2005, pp.285-286. “Ao longo dos anos 1910 e 1920, todas as grandes ocasiões foram comemoradas no Automóvel Clube, que recebeu em suas dependências desde políticos de outros Estados da Federação, até delegações estrangeiras que vinham ao país tratar de assuntos diversos. Essa centralização das ‘grandes ocasiões’ junto às dependências da associação acabou por ofuscar outras instituições importantes do município, como a Prefeitura Municipal e a Câmara dos Vereadores que ocupavam os prédios vizinhos ao palacete Martinico Prado, onde se encontravam as instalações do Automóvel Clube de São Paulo. A percepção dessa centralidade foi logo sentida pela população da cidade, que em várias cartas reclamava da pronta disposição de seus representantes eleitos em cuidarem dos interesses do Automóvel Clube, enquanto a cidade ficava entregue à própria sorte”.

<sup>78</sup> *Folha do Povo*, anno 4, nº 477, 24/03/1938, p.1.

destaque ao banquete como forma de se aproximar do administrador da Noroeste, Major Marinho Lutz, representante do exército e do governo Vargas na cidade.

As adesões para o evento, que foi realizado no salão do *Rádio Theatro*, continuaram acontecendo até o último instante. A relevância social e política da homenagem mereceram até mesmo uma transmissão radiofônica pela *PRG-8, Bauru Rádio Clube*.

Os representantes das associações comerciais, os religiosos, os políticos, os proprietários de empresas teatrais, funcionários da ferrovia *EFNOB*, sabiam da importância do transporte ferroviário para a sobrevivência da região e em especial da necessidade do bom funcionamento da *EFNOB* que, desde a sua inauguração, trouxera as marcas da sua incompletude<sup>79</sup>.

Participaram das comemorações, também, funcionários da *EFNOB* de nível intermediário que, sem o prestígio dos advogados, engenheiros e administradores da ferrovia mostravam ao administrador militar, à cidade e aos demais membros da *EFNOB* que a *nova administração havia sido aceita*, ao menos pelos maquinistas, nos seus novos ditames e condução. O banquete foi realizado no dia 23 de abril de 1938, como fora previsto pela comissão organizadora. *A Folha do Povo* foi o único órgão da imprensa escrita bauruense que acompanhou o evento.

Ressalte-se que sobre os operários das oficinas não foi encontrada nenhuma manifestação por meio da imprensa de aceitação ou de desgosto.

(...) UMA HOMENAGEM DOS CONDUCTORES DE TREM DA NOROESTE  
Os conductores de trem da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, tendo a frente o sr. Manoel Domingues de Oliveira, resolveram associar-se às homenagens a serem prestadas ao Major Américo Marinho Lutz, mandando rezar uma missa em Ação de Graças pelo bello êxito da brilhante administração que s.s. vem desenvolvendo na grande ferrovia. Essa homenagem terá logar no próximo dia 24 de abril, ás 10 horas, na Igreja Matriz, e será oficiada pelo reverendo padre Joan Van Der Hultz, vigário desta parochia. Os promotores da homenagem deram sciencia da mesma ao Major Lutz, em officio que lhe dirigiram ante-hontem<sup>80</sup>.

Nos discursos durante a homenagem, o prefeito municipal de Bauru, Dr. João Bráulio Ferraz, não poupou adjetivos quer ao homenageado, quer ao Ministro da

<sup>79</sup> *Folha do Povo*, anno 5, nº 499, 21/04/1938, p.1.

<sup>80</sup> *Folha do Povo*, anno 4, nº 481, 29/03/1938, p.1. "(...) Foram as seguintes pessoas cujas adesões a comissão recebeu, além do Prefeito Municipal de Cafelândia: Dr. Oswaldo Sampaio, por si e pela empreza Theatral Paulista; Associação Commercial de Biriguy, Benecdito Teixeira e Evandro Soares Costa." Nota-se que até a Igreja movimentou-se para as homenagens que, por meio dos jornais, demonstravam que as adesões se avolumavam na proporção em que iam nomeando os ilustres.

Viação e Obras Públicas, General João Mendonça Lima. Bráulio Ferraz, além de elogiar homenageado e ministro, não se furtou de enaltecer o exército e sua importância para a condução da nação brasileira. O mesmo foi descrito na *Folha do Povo*:

DISCURSO DO DR. JOÃO BRÁULIO FERRAZ

O Dr. João Bráulio Ferraz prefeito Municipal de Bauru pronunciou o seguinte discurso levantando o brinde de honra:

“Senhores, no momento em que é proporcionado ao exmo. sr. Major Américo Marinho Lutz, receber os aplausos mais calorosos pela sua atuação na directoria da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, manda a justiça que aqui seja ainda prestada uma homenagem, tão ardente e entusiasta como a que acabamos de realizar.

Há ainda um homem para o qual devemos voltar a nossa atenção, pelo seu valor, pela sua capacidade de realizador, pela sua energia e inteligência e sobretudo, pelo modo impecável com que se vem conduzindo no cenário agitado da evolução e da transformação da vida política nacional destes últimos tempos.

Quero me referir, senhores, a personalidade inatacável do exmo. Sr. Coronel (General à época) Mendonça Lima, digno Ministro da Viação e Obras Públicas.

O exército brasileiro cujas glórias jamais se apagarão e que já nos deu como administrador capaz o nosso homenageado aqui presente, também deu ao Brasil esse espírito lúcido e ponderado, padrão de honradez e de justiça na colaboração da grandeza nacional.

O exército brasileiro que tem sabido manter intacta a integridade da Pátria e que só tem palmilhado até hoje pelo caminho da honra e da dignidade acaba de mostrar o quanto encerra de legítimos valores em suas fileiras.”<sup>81</sup>

Tal preocupação do prefeito municipal de Bauru justificou-se, pois o golpe do Estado Novo varguista mal tinha completado cinco meses e havia grande preocupação com o que esperar dessa nova situação política nacional. Reconhecia também, o prefeito municipal o cenário agitado da política nacional, erguendo loas aos vitoriosos, em especial àqueles que poderiam resolver o funcionamento deficiente da *EFNOB do Brasil*. Apesar da sua importância, suas limitações foram sempre muito grandes. Com frequência a imprensa local mencionou diversos problemas de ordem material quase que insolúveis.

O próprio homenageado, o Major Américo Marinho Lutz, em seu discurso de agradecimentos pelo banquete, deu o mote da administração que se iniciava. Lembrou a todos que faria uma administração pró Getúlio Vargas, sem perseguições

---

<sup>81</sup> *Folha do Povo*, anno 5, nº 501, 24/04/1939, p.2. Percebe-se que a oportunidade foi tomada como um palanque, ainda que mais sofisticado: o exagero de frases elogiosas, a necessidade de se lembrar ou divulgar os feitos dos comparsas que pertenciam às instâncias estratégicas, como o Exército.

ou retaliações às antigas lideranças políticas, *desde que a orientação presidencial fosse obedecida*<sup>82</sup>.

#### O DISCURSO DO MAJOR MARINHO LUTZ

Agradecendo a homenagem prestada á sua pessoa o major Marinho Lutz, director da E. F. Noroeste pronunciou o seguinte discurso:

“Senhores. Aceitando e agradecendo esta homenagem, não o faço entretanto, somente em meu nome, senão também, em nome da Noroeste, que tenho a honra de dirigir e de todos que nella mourejam diariamente no cumprimento do dever.

(...) Esta homenagem, que me é profundamente grata, não me desperta sentimento de vaidade, é para mim profundamente significativa, por que representa o attestado mais frisante da transformação do ambiente, sob o qual assumi a direcção da Noroeste, há um anno passado.

Naquella época, sob a *impressão de graves agitações políticas partidárias*, a minha investidura na direcção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi recebida como a de um delegado de uma facção partidária, para exercer pressão sobre as que lhes fossem adversas.

Ao assumir o cargo que hoje occupo, sei perfeitamente que a muitos pareceu iminente o phantasma das remoções e das perseguições arbitrárias de funcionarios da Estrada.

Era impressão dominante que eu iria fazer uso do cargo para favorecer facções políticas.

Os factos, porém, estão ahi para comprovar o inverso: o pessoal da Noroeste ahi está, nos mesmos lugares em que o encontrei, até mesmo os funcionarios da immediata confiança da administração cujos factos desafiam quem aponte um gesto de arbitrariedade.

*Nem por isso, reneguei ou renegarei as minhas preferências políticas*, que jamais se confundiram ou se confundirão com os meus actos administrativos.

Releva ainda notar, que é dupla a minha responsabilidade de director da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

No exercício desta função que me confiou o Governo da República, não respondo somente pelos actos de simples administrador, sugeito, na concepção geral, á prestação de contas do ponto de vista monetário.

*Si, por um lado, estou na obrigação de dar conta do patrimônio que me foi entregue, por outro pesa-me sobre os ombros o dever de honrar os galões que me foram confiados pelo Exército Nacional.*

De uma como de outra, posso dar contas ao Governo e aos meus companheiros de farda aqui presentes com a consciência do dever cumprido.(...)<sup>83</sup>

<sup>82</sup> Getulio Vargas em sua administração estadonovista aproveitou antigas lideranças do Partido Republicano Paulista, o que deve ter acalmado os ânimos políticos de São Paulo e da cidade de Bauru. “S. Paulo tem novo Interventor Federal. Foi nomeado o sr. Adhemar de Barros, ex-deputado pelo antigo Partido Republicano Paulista. Demitiram-se todos os secretários e o prefeito da Capital – Continuam na pasta da Segurança o Tenente Coronel Dulcidio Cardoso, e no commando da força pública, o Coronel Mário Xavier”. *Folha do Povo*, anno 5, nº 502, 26/04/1938, p.1.

<sup>83</sup> *Folha do Povo*, anno 5, nº 501, 24/04/1939, p.2 (grifos meus). Nas fontes jornalísticas consultadas não aparecem quaisquer notícias de perseguições ou o cometimento de arbitrariedades sob a administração do Major Marinho Lutz. Tais notícias não poderiam constar nos jornais quer pelo prestígio que contava o Major Marinho Lutz entre os seus companheiros de farda quer o apoio político que administrador contava para o exercício do seu cargo.

A complacência dos órgãos da imprensa para com as condutas das pessoas de classes sociais elevadas e com grande prestígio político era importante além do fato de existir desde 1934 o *Departamento de Propaganda e Difusão Cultural (CDPC)* que era responsável pela censura aos meios de comunicação inclusive os jornais. Esse órgão foi reestruturado no início de 1938 passando a se chamar *Departamento Nacional de Propaganda (DNP)* e foi substituído pelo *Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP)* em 27 de dezembro de 1939, *com atribuições ampliadas como: censura prévia de jornais, revistas, cinemas, teatros, livros e diversões publicas tais como festas*

Além da série de homenagens que foram prestadas ao administrador militar, no mesmo dia do banquete foi inaugurado o novo campo de aviação construído com o auxílio da *EFNOB*. Coube às oficinas da Noroeste realizar a construção dos hangares por meio do pessoal da marcenaria da empresa. A administração Vargas, por meio de Marinho Lutz começava a se preocupar em formar aviadores necessários para a aviação militar e civil<sup>84</sup>.

Primeiro aniversario da administração do Major Marinho Lutz  
Esta marcado para o dia 23 de abril a realização do grande banquete  
(...) Conforme noticiamos, o novo campo de aviação será inaugurado no mesmo dia em que se realizar o banquete, sendo esperado grande número de aviões que neste dia visitarão a nossa cidade.  
Ainda hontem, a comissão recebeu a adesão de conhecido aviador civil, que virá no seu avião particular, tomar parte no banquete e na inauguração do campo<sup>85</sup>.

A inauguração foi um acontecimento concorrido e compareceram aviadores civis e militares para *prestigiar* o início das atividades do novo aeródromo e participar das homenagens ao Major Lutz.

A inauguração do campo de aviação  
Constituiu espectaculo empolgante, que Bauru lembrará por muito tempo.  
Hontem muito antes da hora anunciada, já no novo campo de Aviação se encontravam milhares de espectadores anciosos por assistirem ao espectaculo inédito para Baurú, da chegada de mais de uma dezena de aparelhos.  
(...) As 11 horas e 15 minutos começou a chegada dos aparelhos.

---

*populares, circos, bailes, bilhares, esportes, espetáculos e exposições*, conforme DE LUCA, T. R. e MARTINS, A. L. *Imprensa e Cidade*. São Paulo: Editora UNESP, 2006. p.p. 64-68. O exército brasileiro dava mais uma vez mostras da sua importância na condução da política nacional sendo o fiel da balança de qualquer grupo político que governasse o país.

<sup>84</sup> MORAIS, F. *Montenegro: As aventuras do Marechal que fez uma revolução nos céus do Brasil*. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2006. p. 33. E ainda, “na década de 1930, a aviação no país assumia uma significativa importância com a criação do Correio Aéreo Militar, que voou pela primeira vez em 12 de junho de 1931, fazendo a rota entre o Rio de Janeiro, então Capital Federal, e São Paulo. Participaram dessa primeira missão o então Tenente Casimiro Montenegro Filho, da 1ª Turma de Aspirantes da Arma da Aviação de 20 de janeiro de 1928. À época pertencente ao exército e o Tenente Nelson Freire Lavenère-Wanderley, da 3ª Turma de Aspirante da Arma de Aviação de 21 de janeiro de 1930. Em 1932, novas rotas do Correio Aéreo Militar foram criadas, uma delas ligando o Distrito Federal ao Mato Grosso e fazia escala em São Paulo, Bauru, Penápolis, Três Lagoas e Campo Grande.”, p. 44. O início do Correio Aéreo Militar foi marcado pelas limitações dos aviões e a precariedade dos recursos de navegação aérea à época. Como se vê a seguir as ferrovias foram essenciais para o sucesso das missões realizadas: “Como não era aconselhável confiar cegamente na bússola de bordo – e como não havia mapas suficientemente precisos para orientar a missão – os dois guiaram-se pelo traçado da estrada de ferro que serpenteava embaixo. Era uma forma peculiar de orientação, que se tornaria comum em todas as rotas posteriores e que os pilotos do Correio Aéreo logo apelidaram, com bom humor, de navegação *ferrodrômica*. Além disso, havia outro recurso de localização aérea, que os aviadores também batizaram, com idêntico espírito, de *olhômetro*: no teto das estações ferroviárias, Montenegro mandara pintar um círculo caiado, no interior do qual se lia a distância daquele ponto, expressa em quilômetros, até a próxima pista de pouso.”, p. 43.

<sup>85</sup> *Folha do Povo*, anno 4, nº 484, 01/04/38, p.1.

“Cidade de Marília” pilotado pelo seu proprietário Frank Miloy Milenkovitch.  
 “São Joaquim”, de Piracicaba pilotado pelo sr. Etalvío Pereira Martins, seu proprietário.

“Santa Maria”, de Moura Andrade, pilotado pelo sr. João Bernardo e trazendo como passageiros os srs. Amaral Mello e dr. Otávio Andrade.

Esquadrilha de trez aparelhos de Aviação Militar do Rio, commandados pelo major Cyro Miranda Correa e pilotado pelos tenentes Renato Rodrigues, Paulo Cabral e Ruy de Mello Portella.

Outro avião da Escola Militar de Aviação no qual o tenente coronel Ajamar Mascarenhas, commandante daquela unidade, pilotado pelo major Muricy Filho.

Dois aparelhos do 2º Regimento de Aviação de S. Paulo, pilotados pelo Capitão Botelho e tenente Perdigão;

Um avião da aeronáutica civil de S. Paulo pilotado pelo sr. Paulo Sampaio chefe dos respectivos serviços acompanhado pelos srs. Drs. Marcelo Pereira da Cunha e Paulo Moreira.

“Araguaya” , pilotado pelo sr. Amadeu Silveira e tenente Tosta, do 2º Regimento de Aviação.

(...) A primeira senhora a descer no novo campo foi a sra. Lydia Rosato, esposa do sr. João Rosato, a bordo do avião “Santa Maria” do sr. Moura Andrade, no qual embarcou na tarde de hontem para Pirajuh<sup>86</sup>.

Quase um ano após a inauguração do novo campo de aviação, no dia 19 de abril de 1939 foi organizado o *Aero Clube de Bauru*, com a participação de diversos funcionários da *EFNOB*, como Ângelo Maringoni, João Maringoni, Fernando Freitas Melro e tendo como presidente o administrador da *EFNOB*, major Américo Marinho Lutz. Era a concretização da necessidade da formação de pilotos, principal atividade do *Aero Clube* recém formado.

Foi organizado o AERO CLUBE DE BAURU.

Escolhido para a presidência o sr. Major Marinho Lutz – Escola de pilotagem tem como diretor o sargento José de Barros Silva – O coronel Eduardo Gomes<sup>87</sup> aclamado presidente honorário.

Reuniu-se ontem, nesta cidade, às 14 horas, no Depósito Sudam, um grupo de pessoas empenhadas na fundação do Aero Clube De Bauru, cujo fim será incentivar e desenvolver a aviação, através principalmente, de uma escola de pilotagem.

(...) Naquela reunião se fizeram as primeiras eleições. Para a Diretoria: Major Marinho Lutz, (...) vice-presidente: João Maringoni, (...) 2º tesoureiro: Dr. Fernando Freitas Melro, (...) Conselho deliberativo: Ângelo Maringoni.

(...) Comissão Social: José Fernandes, Paulino Rafael<sup>88</sup>.

<sup>86</sup> *Folha do Povo*, anno 5, nº 501, 24/04/1938, p.4.

<sup>87</sup> [http://cpdoc.fgv.br/nav/historia/htm/biografias/ev\\_bio\\_eduardogomes.htm](http://cpdoc.fgv.br/nav/historia/htm/biografias/ev_bio_eduardogomes.htm) Acesso em 23/12/2007. A propósito, Eduardo Gomes participou do levante do forte de Copacabana em 1922, da Revolta Paulista de 1924. Fez parte, então, do estado maior do movimento e foi responsável pelo bombardeamento de quartéis e prédios públicos da cidade. Com formação na área de aviação militar, dirigia-se em missão aérea ao Rio de Janeiro, quando por motivos técnicos, seu avião foi obrigado a aterrissar, caindo em poder do inimigo. Sem sucesso quis participar da Coluna Prestes. Durante o primeiro governo Vargas se preocupou com a sua carreira militar participando da criação e desenvolvimento o Correio Aéreo Militar em 1931 que dirigiu com seu colega Casimiro Montenegro Filho.

<sup>88</sup> *Correio da Noroeste*, anno VIII, nº 2375, 19/04/1939, p.1.

Não só a aviação começava a tomar corpo no país como também o automóvel, que desde a década de 1920 tinha espaço na propaganda da imprensa bauruense. Esse artefato moderno iria ganhar seu espaço de destaque através da construção do *Automóvel Clube de Bauru* (Figura 04), que reuniu os proprietários de automóveis das elites bauruenses.

#### AUTOMOVEL CLUBE

Foi hontem assignado o contracto para a construcção de seu majestoso edificio. O Automóvel Clube vae ser, portanto, uma bellissima e esplendida realidade, graças aos esforços de elementos de iniciativa de nossa sociedade e que trabalharam sem desfallecimento, pelo êxito do Clube. Após o acto de assignatura do contracto o Dr. Sylvio Miraglia offereceu um copo de refresco as pessoas presentes<sup>89</sup>.

A nova administração militar do Major Marinho Lutz, dentro do Estado Novo varguista (1937-1945), na perspectiva das elites econômicas, representadas pelas associações comerciais e grupos de pressão, era a oportunidade de sanar as deficiências da ferrovia tão vital para a região Noroeste. Naquele momento, quem dava as orientações de funcionamento para a *EFNOB* era a ditadura varguista com o apoio da maior parte do exército brasileiro. Além de a *EFNOB* ser administrada por um major, o ministro da Viação e Obras Públicas era o General João Mendonça de Lima.



Figura 04 – Fachada do *Automóvel Clube de Bauru*, estilo Neo-Clássico. *Folha do Povo*, anno V, nº 724, 15/01/1939, p. 1.

<sup>89</sup> *Folha do Povo*, anno 4, nº 420, 15/01/1938, p. 1.

Alguns dias após as homenagens – missa, banquete, discursos em apoio a Marinho Lutz -, prestadas ao administrador militar começaram a surgir outras manifestações com a intenção de apontar a precariedade ou, como registradas pela imprensa local, a falta de transportes na *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*.

O primeiro contato amistoso se transformou em uma relação tensa, pois as elites políticas, representadas pelas elites econômicas, sabiam que o mau funcionamento da *EFNOB* traria conseqüências nefastas para a cidade de Bauru, para as demais cidades ao longo da linha e para toda a região Noroeste do Estado de São Paulo e Sul do Mato Grosso.

A *EFNOB*, essencial para o desenvolvimento material e cultural da região e maior responsável pela modernização da cidade de Bauru, mostrava, mais uma vez, que desde a sua criação, em 1905, fora construída sem grandes preocupações quanto ao seu perfeito funcionamento.

Vale lembrar que medidas como a encampação em 1917, o esforço demonstrado pelo engenheiro Arlindo Luz entre 1918 e 1922 e, mais tarde, com uma mudança sem que se pudessem prever as conseqüências da administração varguista pelo também engenheiro e militar Major Américo Marinho Lutz, a principal estrada de ferro da região mostrava mais uma vez os seus problemas de funcionamento.

Tais problemas preocupavam, em especial, os comerciantes de Bauru e a zona Noroeste. Após as honrarias, mostrando que as elites da cidade e de toda a região reconheciam e aceitavam a administração imposta pelo estadonovista, veio a constatação, por meio dos jornais pesquisados, dos defeitos de funcionamento da *EFNOB* e as cobranças quanto a melhoria das condições do transporte ferroviário da Noroeste, *quanto às mercadorias transportadas*.

A presente falta de transportes na NOB  
Foi hontem discutida na reunião de representantes das Associações  
Commerciais da Zona a aflitiva falta de transportes na Estrada de Ferro  
Noroeste do Brasil<sup>90</sup>.

O problema do transporte na E.F. Noroeste  
O Major Américo Marinho Lutz, director da nossa ferrovia, de regresso do  
Rio, concedeu importante entrevista a imprensa de S.Paulo.  
S.Paulo, 9 – (Da nossa sucursal pelo telephone)<sup>91</sup>.

O problema do transporte na E. F Noroeste

<sup>90</sup> *Folha do Povo*, anno V, nº 525, 22/05/1938, p.5.

<sup>91</sup> *Folha do Povo*, anno V, nº 539, 10/06/1938, p.1.

A Comissão das associações Comerciais de Bauru, Lins, Biriguy e Araçatuba trataram no Rio e em S.Paulo de outros importantes assumptos relacionados a nossa região<sup>92</sup>.

O problema do transporte na E.F. Noroeste

O coronel (á época general) Mendonça Lima fala sobre o problema do transporte e a E. F. Noroeste.

O ministro da Viação sugeriu a aquisição de vagões pelas firmas interessadas<sup>93</sup>.

O problema do transporte na NOB

S.Paulo, 16 – (Da nossa sucursal pelo telephone)

A “Folha da Noite” divulgou uma notícia referente a visita do sr. Adhemar de Barros, Interventor Federal, a Três Lagoas, onde se encontrou, domingo último, com seu collega mattogrosense.

Segundo aquelle vespertino, a conferencia havida entre o chefe do executivo paulista e o sr. Guilherm Winter, secretário da Viação, com a presença do Major Américo Marinho Lutz da E. F. Noroeste resultou a providências de medidas importantes no sentido de ser auxiliada materialmente essa ferrovia, para que o escoamento dos productos da Região Noroestina se faça com a máxima rapidez possível<sup>94</sup>.

Os problemas administrativos da E. F Noroeste

O Major Américo Marinho Lutz fala a FOLHA DO POVO sobre o caso da falta de transporte – O prolongamento de Porto Esperança à Corumbá e a construção do ramal Campo Grande / Ponta Porã<sup>95</sup>.

A crise de transportes na NOB

A Associação Commercial de Bauru expediu hontem o seguinte telegramma ao sr. Ministro da Viação:

“Associação Commercial de Bauru apella para os sentimentos patrióticos de V. Excia, no sentido de obter-se a rápida solução do caso dos transportes na Estrada de Ferro Noroeste.”

(Ass.) Antônio Garcia – Presidente.

Francisco Carpinelli - Secretário<sup>96</sup>.

A *EFNOB do Brasil*, diferentemente da *Cia. Paulista*, que era apontada como a mais eficiente ferrovia do país, sempre teve problemas na sua criação e desenvolvimento. Contudo, mesmo assim foi uma ferrovia importante para o processo de modernização da cidade de Bauru, por isso criou-se sobre ela uma imagem de progresso por parte das elites bauruenses.

Após as homenagens, portanto, a “realidade” veio à tona e a *Noroeste do Brasil* mostrou todas suas fragilidades e deficiências. Apesar de todos os seus problemas, a *EFNOB* foi um dos setores mais importantes para a modernização da cidade de Bauru e de toda a região Noroeste.

<sup>92</sup> *Folha do Povo*, anno V, nº 540, 11/06/1938, p.1.

<sup>93</sup> *Folha do Povo*, anno V, nº 542, 14/06/1938, p. 1.

<sup>94</sup> *Folha do Povo*, anno V, nº 545, 17/06/1938, p. 1.

<sup>95</sup> *Folha do Povo*, anno V, nº 546, 18/06/1938, p.1.

<sup>96</sup> *Folha do Povo*, anno V, nº 551, 24/06/1938, p.1.

### **As novas oficinas da “EFNOB”<sup>97</sup>**

Nas atividades de uma ferrovia, as oficinas<sup>98</sup> ocuparam uma função de suma importância na construção, montagem, manutenção e restauro dos vagões e locomotivas. Não foi diferente, em Bauru, com a *EFNOB*.

Seus operários não tinham que deter, de início, formação técnica para exercer as funções que eram aprendidas na prática. As jornadas de trabalho superavam dez, onze horas e não se recebia pagamento pela realização de serviços após o que era tratado como expediente<sup>99</sup>.



Figura 05 – Oficina da *EFNOB* em 1906 em Bauru. Acervo do Centro de Memória Regional UNESP/RFFSA – Bauru.

Em 1906, período em que era ainda uma empresa de capital privado, a *EFNOB* foi autorizada a realizar estudos definitivos como cessionária da Estrada de Ferro de Bahurú-Cuyaba<sup>100</sup>, ferrovia que não se efetivou, para elaborar um *quadro de pessoal e salários* onde os trabalhadores das oficinas teriam os seguintes vencimentos:

Officinas	
1 Mestre de Oficinas, mensal.....	360\$000
1 Chefe de depósito, idem.....	250\$000
1 Ajudante, idem.....	180\$000

<sup>97</sup> Algumas modificações foram realizadas a pedidos da *Banca Examinadora* para esclarecer tópicos da pesquisa, em especial a existência de oficinas na *EFNOB*, a partir de 1906.

<sup>98</sup> Trabalhar nas oficinas não era tarefa das mais fáceis, pois eram construídos vagões pesando toneladas e montadas as locomotivas adquiridas no estrangeiro. Era um trabalho árduo e extenuante, mas oferecia uma possibilidade de emprego, salário e sobrevivência fora da produção direta de café.

<sup>99</sup> VICENTE, M. M. *Os partidos políticos em Bauru de 1930 a 1937*. Dissertação de Mestrado. Assis, Unesp, 1987, p.53.

<sup>100</sup> ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. Relatório referente ao exercício de 1907. Bauru. p. 16.

1Apontador, idem.....	150\$000
1Ajustador, diária.....	8\$000
1Caldeireiro, idem.....	7\$000
1Torneiro, idem.....	7\$000
1Fundidor, idem.....	7\$000
1Ferreiro, idem.....	7\$000
2Malhadores, idem.....	4\$000
1Serralheiro Soldador, idem.....	5\$000
1Mestre carpinteiro, idem.....	10\$000
2Carpinteiros, idem.....	7\$000
1Pintor, idem.....	7\$000
7Operários, idem.....	5\$000
4Aprendizes, idem.....	5\$000
4Aprendizes, idem.....	3\$000
1Vigia, idem.....	4\$000 <sup>101</sup> .

Como esse quadro acabou não sendo incrementado devido à inexistência da ferrovia Bahurú-Cuyaba, é possível que não tenha sido elaborado nada de igual monta para as antigas oficinas da *EFNOB* e nem mesmo para as novas oficinas em 1921.

A escala das novas oficinas, inauguradas em 1921 (figuras 6, 7, e 8) dava a dimensão do tamanho e da sua importância para a cidade e suas novas sociabilidades.



Figura 06 – Vista interna das novas oficinas, seção de carpintaria e marcenaria. *ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL Relatório da Diretoria referente ao exercício de 1921*. Anexo fotográfico.

<sup>101</sup> *ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL, Relatório da Diretoria referente ao exercício de 1907*, p.18.

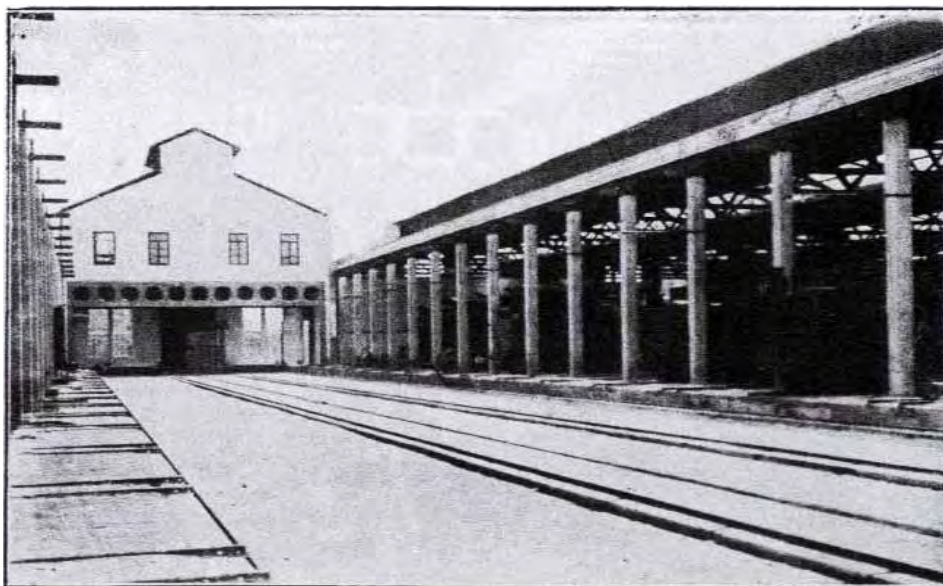


Figura 07 – Vista das novas oficinas, vendo-se o plano do carretão e o galpão de carros de passageiros e vagões de cargas. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL *Relatório da Diretoria referente ao exercício de 1921. Anexo fotográfico.*

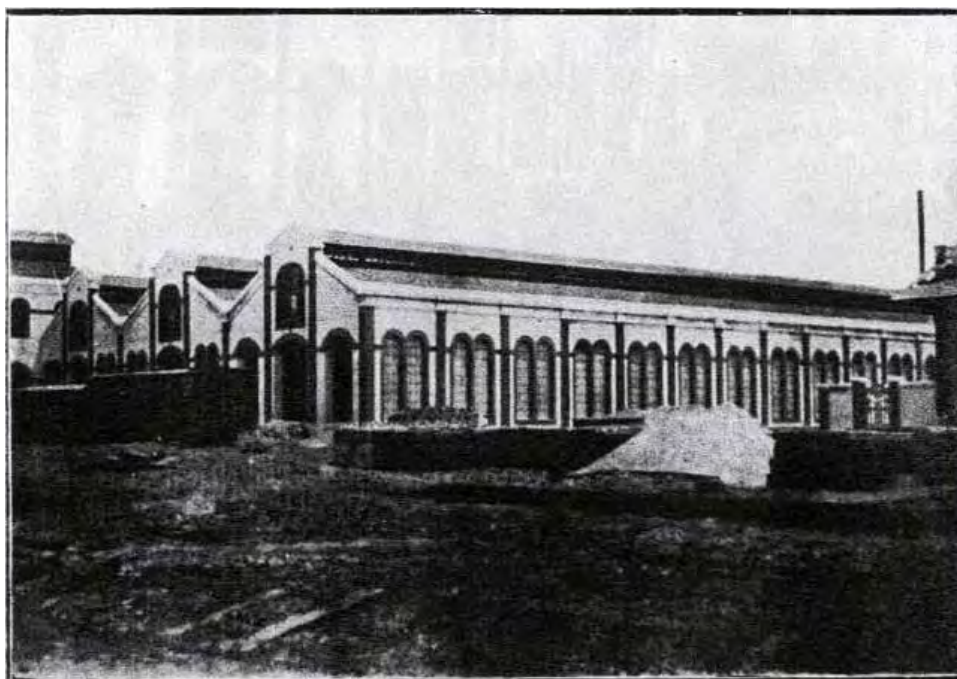


Figura 08– Vista das Novas Oficinas de Bauru. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL *Relatório da Diretoria referente ao exercício de 1921. Anexo fotográfico.*

O arquiteto Nilson Ghirardello, em estudos realizados sobre o conjunto arquitetônico da *E. F. Noroeste do Brasil* escreveu.

(...) Inauguradas no início dos anos 1920, junto a um setor de expansão urbana, afastado do núcleo central, as oficinas e rotunda (utilizada para manobrar as locomotivas) demonstram claramente pela escala e porte a transferência da sede da N.O.B. para a cidade de Bauru, efetivada em 1918, juntamente com a encampação da ferrovia pela União (...). As instalações das oficinas, se comparadas a dimensão da cidade, na época com 15 mil habitantes expressavam que o conjunto pertencia não a escala local, e sim a uma estrada de ferro de mais de 1200 km, que interligava estados e países (...). Para atender as imensas necessidades da ferrovia foi construída uma verdadeira cidade industrial, que centralizava suas principais atividades (...) era clara a divisão de trabalho bem como o processo de montagem, que ao nosso ver, só passa a ser igualado nesta proporção, em nosso país, com a vinda das indústrias automobilísticas para o ABC paulista quarenta anos depois (...)<sup>102</sup>.

Como já visto neste trabalho vários dos engenheiros e advogados da *EFNOB* receberam elogios dos jornais, além de banquetes para os diretores ou jantares aos menos graduados, ainda que importantes socialmente. É certo que, devido as suas origens e atividades exercidas, os trabalhadores das oficinas freqüentassem circuitos diferentes dos funcionários dos escritórios e do corpo técnico de engenheiros.<sup>103</sup> A única ocasião em que se percebeu que a chefia das oficinas foi ocupada por um funcionário de maior qualificação técnica e educacional, foi em 1918 quando o engenheiro Luiz Monte deixou o cargo de Mestre das Oficinas sendo substituído por um funcionário de carreira da *EFNOB*. Pelo teor da notícia, esse funcionário não tinha a formação de engenharia.

Officina da noroeste

Deixou no dia 22 do corrente (maio) o cargo de Mestre das Oficinas da companhia Noroeste o engenheiro sr. Luiz Monte que por longo espaço de tempo com proficiência desempenhou aquele cargo. Foi nomeado para substituí-lo o sr. Alberto Brault, antigo funcionario d'aquella Estrada<sup>104</sup>.

<sup>102</sup> GHIRARDELLO, N. Nos trilhos do passado, o conjunto da NOB em Bauru. In: *5º Seminário Nacional e 1º Encontro Latino Americano de Preservação e revitalização Ferroviária*. Unimep. 15 a 18 de agosto de 2001.

<sup>103</sup> Para os propósitos deste trabalho não foi possível, devido à natureza das fontes utilizadas, como se chegar às sociabilidades desenvolvidas pelos operários das oficinas na cidade de Bauru ao longo do período analisado. É provável, no entanto, que tenham sido diferentes das desenvolvidas pelo alto escalão da ferrovia que, por sua vez, passaram a freqüentar os locais destinados à elite "conservadora" da cidade.

<sup>104</sup> *O Bauru*, anno XII, nº 552, 23/05/1918, p.2.

Observando e analisando a principal fonte pesquisada, a imprensa escrita de Bauru, os trabalhadores das oficinas só apareceram naquele veículo quando solicitavam exoneração dos cargos ou a bem do serviço público; além de comunicações de acidentes do trabalho e pedidos de transferência para outras seções da ferrovia.

#### EXONERAÇÃO (Actos da Directoria)

Foi exonerado por abandono de emprego o encarregado de deposito de 1ª classe, João Lourenço<sup>105</sup>.

#### EXONERAÇÃO (Actos da Directoria)

Foi exonerado por abandono de emprego do cargo de 3º escripturário da Contabilidade, o snr. Quirino Bombonato<sup>106</sup>.

#### ACCIDENTES NO TRABALHO

A Delegacia Regional de Polícia tomou conhecimento dos seguinte accidentes no trabalho:

Daniel Amaral, empregado das officinas da Noroeste, que a 08 do corrente, às 15 e meia horas, foi apanhado na mão direita pela quina de uma cantoneira, ficando ferido no dedo médio.

Joaquim Francisco Carneiro, guarda freios, que seguia no tender (compartimento que levava água para a caldeira na locomotiva a vapor) da locomotiva 105 da Noroeste, que descarrilou e tombou, em 06 do corrente, junto ao kilometro 170, sofreu ligeira pressão thorácica<sup>107</sup>.

#### EXONERAÇÕES (Actos da Directoria)

A bem da disciplina foi exonerado o foguista José dos Santos Junior.

Foi exonerado a pedido do cargo de machinista de 4ª classe, José Bernardo<sup>108</sup>.

Bem diferentes foram as manifestações sociais apresentadas pelos jornais sobre os funcionários dos escritórios e do corpo de engenheiros que com seu prestígio social forjavam as representações da modernização em Bauru. Esse comportamento foi notado ao longo do período estudado (1917-1939) em todos os órgãos da imprensa bauruense, desde *O Bauru*, passando pelo *Diario da Noroeste* até a *Folha do Povo*, na década de 1930. As ferrovias e, em especial a *EFNOB*, proporcionavam aos seus membros de maior hierarquia funcional maior visibilidade pública, o que demonstrou influenciar práticas comportamentais das elites bauruenses do período.

#### Chronica Social

Enfermo. Esta de cama gravemente enfermo, funcionario do almoxarifado da Noroeste<sup>109</sup>.

<sup>105</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 3, 04/08/1925, p.1.

<sup>106</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 7, 08/08/1925, p.1.

<sup>107</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 10, 12/08/1925, p.1.

<sup>108</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 11, 13/08/1925, p.2.

Vida Social – Hospedes e Viajantes

Quinta feira seguio para S. Paulo o snr. Augusto de Moraes, pagador da Companhia Noroeste<sup>110</sup>.

Sociaes – Itinerantes

Regressou da Zona Noroeste o sr. José Ribeiro de lima, funcinário da E. F. Noroeste e nosso collega da sucursal dos “Diarios Associados” nesta Cidade.

Viajou para Araçatuba acompanhado de sua esposa o sr. Raymundo de Almeida, funcinario da E. F. Noroeste<sup>111</sup>.

Sociaes – Itinerantes

SR. GRAÇA LEITE

Viajou para S. Paulo onde vae tomar parte na reunião mensal dos contadores das estradas de ferro do Estado de S.Paulo o sr. João de Deus da Graça Leite, contador da E. F. Noroeste e nosso brilhante collaborador.

Visitas

Esta na cidade e deu-nos o prazer de sua visita o sr. Pedro Silva, funcionario da E. F. Noroeste<sup>112</sup>.

Sobre as novas oficinas instaladas e sua respectiva importância, no já analisado período do engenheiro e diretor Arlindo Luz, entre 1918 e 1922, entre seus relatórios ressaltou a economia de recursos com a realização dos trabalhos na cidade ao invés de contratar os serviços fora:

NOVAS OFFICINAS.

Não dispunha a Estrada de boas officinas; as que existiam em Baurú e Aquidauna eram insuficientes mesmo para o pequeno material então existente e cuja reparação se vinha fazendo com o auxilio das Companhias Paulista e Mogyana. A essas empresas tivemos que pagar pela reparação e reconstrucção de material rodante:

Em 1919	375:843\$530
Em 1920	258:646\$445
Em 1921	287:900\$535
Total	922:390\$535

A importância dispendida nos tres annos foi assim de 922:390\$535. Nessas Condições estávamos obrigados a emprehender urgentemente a construcção de grandes officinas modernas em Baurú, que permitissem não só a conservação do material existente e que íamos adquirir, como também a construcção de todos os carros e vagões necessários a Estrada. Não se explica, de facto, que o Brasil importe carros e vagões para suas estradas de ferro quando dispõe de excellentes madeiras e de operários habilitados à execução das mais delicadas obras de carpintaria e marcenaria. Inauguradas as novas officinas com a presença de V. Exa, em 12 de outubro de 1921, poz a administração da Noroeste em pratica o seu programa: não deu mais a officinas extranhas, quer do Paiz quer do estrangeiro, a encommenda de nenhum carro ou vagão, concentrou todos

<sup>109</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 12, 14/08/1925, p.2.

<sup>110</sup> *O Bauru*, anno XII, nº 539, 17/01/1918, p.2.

<sup>111</sup> *Folha do Povo*, anno 4, nº 495, 14/04/1938, p.4.

<sup>112</sup> *Folha do Povo*, anno 4, 21/04/1938, nº 499, p.4.

os serviços nas oficinas de Baurú, com os melhores resultados práticos e econômicos.

A preocupação com a boa condução da coisa pública em benefício da nação era evidente e mais acurada no sentido de dotar a ferrovia de condições de aproveitar a matéria prima e a mão-de-obra nacional existentes na ferrovia<sup>113</sup>.

Em outubro de 1921 a imprensa local passou a noticiar a viagem que seria realizada por autoridades federais da República como o ministro da Viação e Obras Públicas, J. Pires do Rio, para inaugurar as novas oficinas. Segundo a imprensa as novas obras colocariam a *EFNOB* como possuidora de *todos os requisitos de máxima eficiência para uma ferrovia*<sup>114</sup>.

A inauguração mereceu a presença do presidente do Estado, como eram chamados os governadores de Estado na Constituição de 1891 então em vigor, o Sr. Washington Luis, além do ministro da Viação Dr. J. Pires do Rio, bem como de outras autoridades e diversos jornalistas.

#### Hospedes Illustres

Hoje Baurú têm a subida honra de hospedar os Snrs. Dr. Washington Luis, Presidente do nosso Estado; Dr. J. Pires do Rio, ministro da Viação; Dr. Heitor Penteado, secretário da Agricultura; Major Marcílio Franco, chefe da Casa Militar da Presidência; Dr. Tito Prates, oficial de Gabinete daquele secretário, além dos deputados Drs. Carlos Garcia, Raul Renato Cardoso de Mello e Luis Piza Sobrinho. Fazem parte da comitiva, além de outros cavalheiros, os representantes da “Agencia Americana”, “Jornal do Commercio”, “Correio Paulistano” e “O Estado de S. Paulo”. Ao chegar nesta os illustres hospedes, foram hospedados no Grande Hotel Cariani. Os illustres hospedes (sic), de automóveis percorrerão a nossa cidade que se acha finamente ornamentada, visitando os edifícios públicos, jardins etc. As dez horas será effectuada a inauguração das grandes e modernas officnas(sic) da Noroeste, e os novos escriptorios do trafego<sup>115</sup>.

Por suas dimensões e importância técnica e estratégica, as novas oficinas da *EFNOB*, quando inauguradas em 1921, chamaram as atenções da imprensa. É certo que elas ampliaram a oferta de empregos justamente para aquelas pessoas com baixa ou nenhuma escolaridade.

Centenas de migrantes rumaram para a cidade de Bauru, em busca de uma ocupação fixa nas novas oficinas da *EFNOB* inauguradas em 1921<sup>116</sup>, atraídos pela

<sup>113</sup> ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório referente ao exercício de 1921*. Bauru, p. 12.

<sup>114</sup> *O Bauru*, anno XV, nº 726, 06/10/1921, p.1.

<sup>115</sup> *O Bauru*, anno XV, nº 727, 09/10/1921, p.1.

<sup>116</sup> *O Bauru*, anno XV, nº 726, 06/10/1921, p.1. “(...) Nessa excursão s. Excia. examinará as obras e serviços que foram executados durante a sua gestão; fará a inauguração de vários edifícios para estações, depósitos de locomotivas, as grandes oficinas modernas de Baurú, *casas para operários*,

possibilidade de emprego fixo, que pagava salário e acenava com a possibilidade, também de moradia.

Pelo sistema profissional existente nas oficinas, mesmo com as novas instalações, os artífices e aprendizes realizavam o seu aprendizado na prática sem garantia de serem empregados ao final daquele estágio. Trabalhavam para aprender uma profissão<sup>117</sup>.

Bauru precisava enaltecer suas ferrovias que trouxeram a modernização para sua cidade e em especial a *EFNOB*, que nascendo em Bauru seguia rumo ao Mato Grosso abrindo grandes possibilidades de negócios para os comerciantes locais, além de advogados, agrimensores, médicos e toda uma gama de profissionais com formação superior. Os comerciantes de Bauru, através da sua Associação, sabiam da importância destas novas Oficinas que iriam melhorar os serviços da *EFNOB* e gerar muitos empregos. Eram oficinas grandiosas e chamaram a atenção para os seus propósitos de não depender mais da prestação de serviços de reparos e construção de vagões da *Cia. Paulista de Estradas de Ferro* e da *Mogiana* ou mesmo da compra de vagões de passageiros no exterior.



Figura 09 – Placa inaugural das Oficinas da *EFNOB* do Brasil. MOVIMENTO S.O.S. FERROVIAS – 1999. Em 09 de outubro de 1921. A data impressa difere em alguns dias do Relatório da Diretoria.

etc, e inspecionará outras obras em execução, inclusive os serviços de alvenaria dos pilares da grande ponte sobre o rio Paraná. (...)"

<sup>117</sup> VICENTE, M. M. Op. cit. p.71.

O Poder Público, representado pelo chefe do Executivo Federal, aproximava-se dos cidadãos em ocasiões especiais como essa<sup>118</sup>. Marcava presença, ocupava espaços, mostrava a sua autoridade e deixava clara a sua capacidade de atuar em várias instâncias da economia, política bem como exercer o poder simbólico que se mostrava pela sua atuação.

O snr. Ministro da Viação e a Noroeste do Brasil  
 No próximo domingo, dia 9 o snr. Ministro da Viação realizará sua projetada excursão à zona servida pela Estrada de ferro Noroeste do Brasil. Notável tem sido o progresso dessa via férrea no presente quadriennio e, si occurencias extranhas á esphera de acção dos poderes públicos não permitiram poder-se hoje considerar a Noroeste possuidora de todos os requisitos de máxima efciência, no objetivo por elle collimado, accentuouse, entretanto nos últimos 3 annos um tal beneficiamento de todos os serviços, actualmente em perfeitas condições de normalidade, que o almejado de efficiencia completa deixou de ter a feição de uma promessa apenas, para ser hoje precisamente previsto como consequência irrevogável e fatal dos factos em si e do impulso adquirido.  
 O aparelhamento conveniente do valiosíssimo patrimônio nacional representado por esta estrada constituiria, sem duvida alguma, um dos melhores serviços prestados ao Paiz pelo actual Governo, e assim o tem compreendido, e muito bem, o actual titular da pasta da Viação. S. Excia. tem dedicado, desde o começo, uma especial attenção e solicitude aos assumptos relativos a Noroeste do Brasil, tudo facilitando à sua Directoria para uma boa fecunda administração, cujo esforço ahi esta patente e indiscutível e nos é grato assignalar. Nesta excursão s. Excia. examinara a obra e serviços que foram executados durante a sua gestão; fará a inauguração de vários edificios para estações, depósitos de locomotivas, as grandes officinas modernas de Baurú, casa para operários, etc, e inspeccionara outras obras em execução inclusive os serviços de alvenaria dos pilares da grande ponte sobre o Rio Paraná (...)<sup>119</sup>.

Importante ressaltar que Getúlio Vargas, em 1938, portanto já no período do Estado Novo, fez uma visita a Bauru. Foi acompanhado do interventor de São Paulo, Adhemar de Barros, antigo político do Partido Republicano Paulista e, à época, membro dos quadros do Estado Novo. Na cidade, Vargas passou em revista à construção da Estação Central, fez contatos políticos e em especial deixava claro que, apesar do aspecto festivo, a ditadura do Estado Novo era uma realidade e tinha o apoio de uma grande parte do exército.

<sup>118</sup> REVEL, J. *A invenção da sociedade*. In: Coleção Memória e Sociedade. (...)o conhecimento do território é a produção do território(...) p. 104; (...)A viagem de Estado oferece assim um recurso que jamais será esquecido. A sua formula será afinada pouco a pouco, a montagem mais elaborada, as intenções mais complexas, mas é a mesma estratégia de constituição e de legitimação do poder soberano pelo território que irá a partir daí atravessar os séculos. (..) p. 106.

<sup>119</sup> *O Bauru*, anno XV, nº 746, 06/10/1921, p.1.

Baurú recebe amanhã (20 de julho) a visita do chefe da Nação. Em companhia do sr. Getúlio Vargas e de sua esposa e filha vêm a sra. e o sr. Adhemar de Barros, interventor federal em São Paulo, o interventor fluminense comandante Amaral Peixoto, o General José Pinto, chefe da Casa Militar da Presidência e outras altas personalidades – A viagem será feita em aviões que voarão directamente do Rio até Baurú, iniciando-se aqui a excursão presidencial pelo nosso Estado<sup>120</sup>.

Tal viagem, cercada de políticos e autoridades de Estado, além de demonstrar a garantia da ocupação territorial pelo poder do Estado Novo, representada pelas visitas oficiais, deixam claras a importância estratégica da ferrovia.

O jornalista Brenno Ferraz, em seu livro *Cidades Vivas*<sup>121</sup>, em contraponto ao livro de Monteiro Lobato *Cidades Mortas*<sup>122</sup>, também deixou registradas suas impressões das mudanças causadas pela nova fase da *EFNOB*, pós-encampação dizendo que a cidade se assemelhava às “*clássicas cidades industriaes*” pela presença dos trabalhadores às centenas. Sem dúvidas Bauru estava distante de uma cidade industrial, mas as ferrovias e, em especial a *EFNOB*, estavam provocando mudanças rápidas e com grande impacto para a vida de seus habitantes.

Portanto, para os que viveram a década de 1920 era inegável que Bauru crescia devido à ferrovia, embora continuasse um município com perfil interiorano do estado de São Paulo. Por outro lado, o progresso visível trazia orgulho para as suas elites e criava anseios e ideais que não correspondiam à realidade, gerando representações que apareceram com freqüência nos jornais locais. É possível que os olhares sobre a cidade e a ferrovia fossem diferentes entre os operários das oficinas, funcionários da ferrovia e elites da cidade e as pessoas comuns que não desfrutavam diretamente de todas as mudanças advindas pela presença da *EFNOB*.

Outro escritor que também se disse impressionado com as novas Oficinas e suas respectivas atividades, além da modernização e conseqüências que trouxeram

<sup>120</sup> *Correio da Noroeste*, anno VIII, nº 2154, 19/07/1938, p.1.

<sup>121</sup> FERRAZ, B. Op. cit., p. 50. VI – Bauru, metrópole noroestina – Um pedaço de vida carioca – Acção moralizadora da Igreja. “(...) Desnortheia. As três estações, que são três grandes acampamentos, impressionam como uma só officina. Trabalha-se como trabalham mineiros em uma mina: machinistas, foguistas e mechanicos, carregadores, carroceiros e operários diversos não descansam. Deve ser assim uma das clássicas cidades industriaes.”

<sup>122</sup> A primeira edição do livro de Lobato foi de 1919.

à cidade foi Menotti del Picchia<sup>123</sup>. O poeta modernista, ao visitar conhecidos na cidade em 1921, mostrou-se espantado e admirado com o *movimento e os avanços* trazidos pela *EFNOB* e seus funcionários. Ainda que longa, a citação a seguir vale menos pelo teor elogioso que pelo olhar de um cronista observando a paisagem de um “Sertão Modernista”<sup>124</sup>.

Pouco depois de desembarcar na rica e formosa cidade da Noroeste Paulista, onde três estradas de ferro incidem as paralelas de seus trilhos e onde mais de quarenta hotéis abrigam diariamente centenas de forasteiros, fui, por gentileza dos queridos amigos de lá, convidado a visitar as grandiosas oficinas (sic) da Noroeste. Inaugurou-as, se não me engano, meu ilustre amigo Pires do Rio, quando ministro, cargo que não lhe tirou a qualidade de paulista, fazendo-o trabalhar com especial carinho pelo seu Estado. Raras são as oficinas que se lhes comparam projetadas por um jovem engenheiro nosso, dirigidas por brasileiros, sua admirável organização e grandiosidade enche-nos de orgulho. Três horas passei tendo por Virgílio, neste circulo dantesco de monstros mecânicos, o Dr. Carilho, digno diretor do Tráfego da Noroeste – entre esqueletos de aço de vagões em construção(sic), que aguardavam a carne rosada do cedro e da peroba nacionais, para sua revestidura. Lá, onde na era das bandeiras, o sertão fechado opunha-se como muralha de troncos a audácia da entrada dos bravos peões fixadores das nossas fronteiras, constroem-se hoje, os rápidos comboios iluminados à luz elétrica como palácios errantes, que transportam outros veículos mecânicos destinados a passar fonfonando pelas estradas de rodagem rasgadas no coração das lavouras.

Bauru, como se vê, é industrialmente uma força. A expansão da Cidade, que radica seus gânglios tem os bairros longínquos, apesar de hostilizada pela infeliz formação geológica de seu solo, é incrível. Por toda parte andaimes, pilhas de tijolos, valles e arcabouços rasgados no chão areento para fundamento de novas edificações. Cidade Infante, ontem (sic) engatinhando nas rasteiras palhoças, hoje braceia para o alto a glória das suas torres, dos seus palácios, dos seus torreões. Curioso ver-se é o contraste do Bauru de ontem (sic) e de hoje: a casa de madeira, cachimbo pôde, para dar lugar aos “vilinhos” ultra-modernos e aos “bungalows”. (...) Sob o aspecto da cultura, a vitoriosa urbe Capital do Sertão oferece o prodígio de ter uma aristocracia mental de primeira ordem.

Como o “far-west” americano do norte, que se popularizou nos impressionantes “films” que atulham os cinemas, a população heteróclita e cosmopolita parte flutuante e parte estabilizada, é composta em grande cópia por profissionais, a par da mais moderna cultura e civilização<sup>125</sup>.

<sup>123</sup> [HTTP://www.casamenotti.com/biografia.htm](http://www.casamenotti.com/biografia.htm) Acessado em 22 de agosto de 2008. Menotti Del Picchia nasceu em 20 de março de 1892 na cidade de São Paulo. Mudou-se com 5 anos de idade para Itapira, interior do Estado. Foi jornalista, romancista, poeta, teatrólogo. Em 1917 publicou o seu poema mais famoso JUCA MULATO. Participou com Cassiano Ricardo, Plínio Salgado e Raul Bopp dentre outros da Semana de Arte Moderna de 1922 em São Paulo. Faleceu em 23 de agosto de 1988.

<sup>124</sup> A alusão ao termo modernista aqui se refere ao elogio ao novo, como se fosse possível algo original, dinâmico refletindo a industrialização. Nota-se, também, certa subserviência do autor e da própria cidade às máquinas e aos motores que a conduziam à modernidade.

<sup>125</sup> PELEGRINA, G. R. Memórias de um ferroviário – XXXII – *Jornal da Cidade*, Bauru, 27/07/1986, p.29. Coluna do *Jornal da Cidade* de 27/07/1986, que relatou a visita realizada pelo poeta Menotti del Picchia à cidade de Bauru em 1921.

Os elogios do poeta são esclarecedores: suas palavras indicam que quis mostrar seu grande prestígio, com conhecimento social de pessoas influentes ao afirmar que era amigo do ministro da Viação e Obras Públicas J. Pires do Rio e que este não perdera sua *alma paulista desbravadora herdada dos corajosos bandeirantes*. Revela orgulho pelo amigo que, uma vez ministro, e por meio da influência política na Capital Federal, não parou de trabalhar pelo *engrandecimento do seu Estado natal*.

O crescimento físico da cidade de Bauru, provavelmente se deu à base de especulação imobiliária, o que pode ter tornado os aluguéis mais altos, em especial para a população de baixa renda. Pela consulta aos periódicos da imprensa local observou-se a mesma impressão positiva com a representação do progresso e da modernização que a *EFNOB* trouxe para Bauru.

O fato de Menotti mencionar que na cidade haveria uma *população culta e civilizada*, certamente foi fruto do convívio com pessoas com as quais entrou em contato através de seu amigo bauruense. Pessoas que por sua formação e contato com a Capital Federal e do Estado que, através de viagens de trem, podiam ter contato com os modismos, maneirismos, visões de mundo e modos de se relacionar com a realidade. Jornais locais, com frequência, trazem notícias de pessoas das elites da cidade em viagens realizadas pelos trens das ferrovias existentes em Bauru.

Vida Social – Hospedes e Viajantes

Hoje a serviço de seu cargo seguiu para São Paulo o snr. Carolino de Oliveira, digno gerente dos armazéns da Cooperativa dos Empregados da Noroeste.

Passou pela cidade com destino a Albuquerque Lins, após estada na capital do Estado, o fazendeiro snr. João Pinto Ramalho<sup>126</sup>.

Vida Social – Hospedes e Viajantes

Viajou para S. Paulo o snr. Dr. Gumerindo Reis engenheiro da Câmara Municipal<sup>127</sup>.

Vida Social – Hospedes e Viajantes

Viajou para o Rio o snr. J. J. Castro Afilhado, ajudante chefe da contabilidade da Noroeste do Brasil<sup>128</sup>.

Vida Social – Hospedes e Viajantes

Hoje pelo nocturno da Sorocabana e acompanhado de exma. família embarca nesta cidade o nosso amigo snr. Anézio de Lemos, gerente da agência do Banco do Brasil em Florianópolis<sup>129</sup>.

<sup>126</sup> *O Bauru*, anno XIV, nº 666, 22/08/1920, p.2.

<sup>127</sup> *O Bauru*, anno XIV, nº 668, 05/09/1920, p. 2.

<sup>128</sup> *O Bauru*, anno XIV, nº 671, 26/09/1920, p. 2.

<sup>129</sup> *O Bauru*, anno XIV, nº 681, 05/12/1920, p. 2.

O poeta Menotti del Picchia, percebeu a importância da *EFNOB* devido a visita feita às oficinas recém inauguradas. Porém, sem conhecer as fraquezas e deficiências da ferrovia, apenas encantado com o aparente, como o tamanho das construções visitadas, soube que até o automóvel, que começava a ser usado na região, por muito tempo teve que chegar à cidade de Bauru e na zona Noroeste nas gôndolas, vagões especiais para esse tipo de carga para poder “(...) *passar fonfonando pelas estradas de rodagem rasgadas no coração da lavoura.*”

Quanto aos operários, nada foi dito pelo poeta, salvo o diretor de Tráfego da *EFNOB* que o acompanhou poeta em sua *caminhada dantesca* pelas novas oficinas.

Importante destacar que apesar do fraco prestígio social, os operários eram de suma importância para o funcionamento das estradas de ferro e mesmo com pouca – ou nenhuma – educação formal e teórica tinham conhecimentos empíricos efetuando reparos, construindo e montando vagões (figuras 10,11,12) e locomotivas a vapor que chegavam dos EUA para aqui serem montadas<sup>130</sup>.

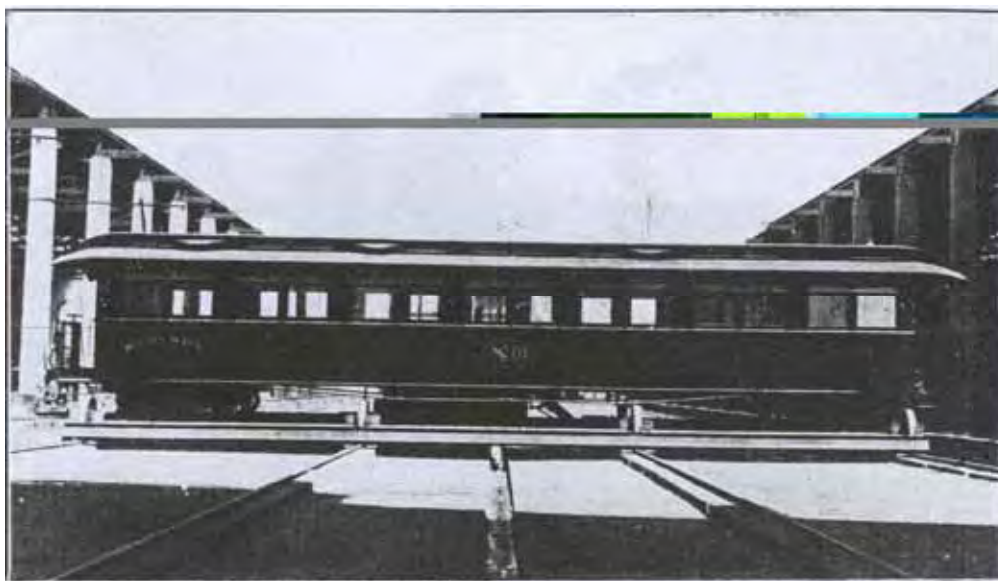


Figura 10– Vagão dormitório construído nas novas Oficinas de Bauru. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL *Relatório da Diretoria referente ao exercício de 1921*. Anexo fotográfico.

<sup>130</sup> BASTOS, I. A. *Falcão-Independência: nossa gente nossa história*. Bauru, SP: USC, 2002, p.52-57. Essa situação de aprendizado profissional na *Noroeste*, semelhante às corporações de ofício medievais em pleno século XX, onde os trabalhadores se submetiam a condições adversas de trabalho na esperança de serem contratados ou aprenderem um ofício, perdurou até a década de 1930. Mais especificamente até 1935, no primeiro governo constitucional de Getúlio Vargas. Devido ao modelo desenvolvimentista-nacionalista-industrialista adotado, era necessária uma mão-de-obra qualificada e escolarizada, o que não acontecia até então. O interventor de São Paulo, Armando Salles de Oliveira criou diversos núcleos de ensino profissional. O prefeito municipal da cidade de Bauru, professor *José Guedes de Azevedo*, em parceria com a *E.F. Noroeste do Brasil* implantaram, a partir de 1935, o núcleo profissional local, subordinado administrativamente à Superintendência Técnica do Ensino Profissional do Estado e com orientação técnica do Centro Ferroviário de Ensino Profissional de São Paulo.



Figura 11 – Locomotivas “Consolidation”, adquiridas para trens de carga e montadas nas novas Oficinas de Bauru. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL *Relatório da Diretoria referente ao exercício de 1921*. Anexo fotográfico.

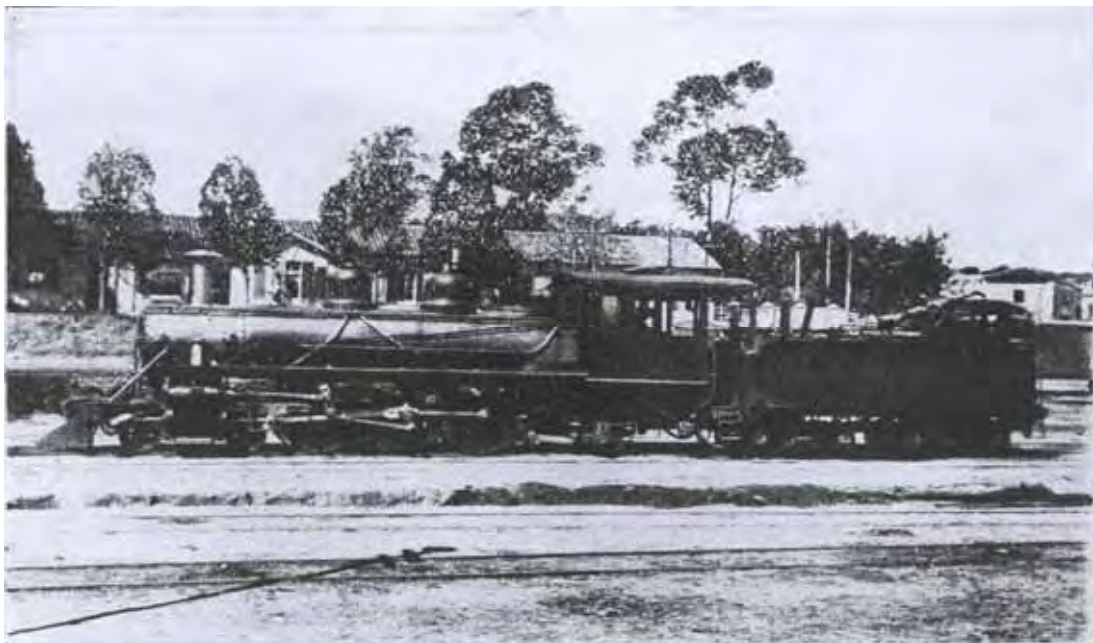


Figura 12 – Locomotivas “Pacific”, adquiridas para trens de passageiros e montadas nas novas oficinas de Bauru. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL *Relatório da Diretoria referente ao exercício de 1921*. Anexo fotográfico.

Com a encampação feita pela União em 1917 e as transformações que resultaram, dentre as quais a construção das Oficinas Centrais, estas últimas foram divididas em três grandes seções.

As três seções das novas Oficinas Centrais eram:  
 Oficina A; Ajustagem; parte operacional: máquinas operatrizes, fornos, fresas, plainas, usinagem de peças, modelagem para a fundição com um Alto Forno Siderúrgico.  
 Oficina B; Eletricidade: transformadores, dínamos, geradores, alternadores e outros aparelhos correlatos.  
 Oficina C; Carpintaria-Marcenaria: construção e reparos de vagões, móveis etc<sup>131</sup>.

Para o funcionamento de uma ferrovia em toda a sua plenitude técnica, com o transporte de cargas e passageiros, era necessário que as linhas de trens tivessem suas estações de embarque-desembarque em condições de uso. Elas também contribuíram para certo tipo de modernização, ao destacar em locais distantes dos grandes centros urbanos, novos estilos arquitetônicos e acomodações que expressavam valores materiais e simbólicos.

### ***Do funcional ao monumental: as estações ferroviárias de Bauru***

As estações ferroviárias de embarque e desembarque das estradas de ferro *Sorocabana* e *Paulista* não serviam apenas para o trânsito de mercadorias e pessoas, sendo responsáveis, também, pela criação de uma rede de comunicações que punham em contato a cidade de Bauru com toda a região Noroeste. Nelas, as pessoas se encontravam para acompanhar a política<sup>132</sup>, para verem e serem vistas no processo de construção de novas sociabilidades.

A chegada dos trens nas estações era um acontecimento social de grande importância; momento em que as pessoas interagiam com a movimentação de embarque e desembarque para estabelecerem e reforçarem laços sociais e mesmo

<sup>131</sup> PELEGRINA, G. R. *Memórias de um Ferroviário – XXXII – Jornal da Cidade*, Bauru, 27/07/1986, p. 29.

<sup>132</sup> Os comícios do Partido Republicano Paulista aconteciam ali até 1930 e após a Revolução de 1930, os comícios do Partido Constitucionalista, da Ação Integralista Brasileira e de tantos outros.

políticos<sup>133</sup>. O impacto da estação ferroviária como símbolo do moderno fez com que fossem vistas como espaços civilizados e civilizadores.

Um exemplo interessante foi à aceitação da *importância das ferrovias* sem que houvesse um olhar crítico sobre elas.

No entanto, no início das atividades das ferrovias, e por muito tempo, a cidade de Bauru e a zona Noroeste contavam apenas com estações precárias, muitas edificadas de madeira. Por falta de manutenção ao longo dos anos de uso foram descritas como em estado de putrefação de acordo com o já mencionado Relatório da Diretoria de 1921 da *E. F. Noroeste do Brasil*. No entanto, é preciso ter certo cuidado com o conteúdo desse relatório, porque tinha por objetivo, também, dar loas ao trabalho que começava a ser realizado e procurava desqualificar a administração anterior.

Porém, a imprensa como porta-voz dos interesses de setores econômicos bauruenses, começou a reclamar da situação das estações confirmando que não atendiam ao transporte de mercadorias e de passageiros, comprometendo o desenvolvimento comercial não só da cidade, como da região.

Mesmo a *EFNOB*, apesar de suas já mencionadas características diferenciadas, não possuía, em 1917, data da encampação pela União, estações melhores que a *Estrada de Ferro Sorocabana* e a *Cia. Paulista de Estradas de Ferro*.

A população reclamava das estações devido as suas condições precárias, pois era o único meio de transporte disponível à época<sup>134</sup>. Todavia, a situação só se alterou com a chegada ao poder de Getúlio Vargas e seu grupo através da revolução de 1930 e sua perspectiva de desenvolvimento nacionalista.

---

<sup>133</sup> REVISTA BRASILITAS *Número especial dedicado à Zona Noroeste. Especial de Bauru*. Número integral à construção da Nova Estação Central Ferroviária e as ferrovias Paulistas. Dezembro de 1937/ Janeiro de 1938.

<sup>134</sup> O automóvel começava a chegar ao interior do Estado de São Paulo e contava apenas com estradas de rodagem precárias. Para chegar aos mercados consumidores recém desbravados os automóveis vinham em gôndolas ferroviárias até Bauru pela Cia. Paulista e pela EFNOB da cidade em diante rumo à zona Noroeste.



Figura 13 – Inauguração do Ramal da *Cia. Paulista de Estrada de Ferro* em Piratininga em 1937. REVISTA BRASILITAS, número especial à Zona Noroeste. *Especial de Bauru*. Dezembro de 1937/Janeiro de 1938. Página 24.

Exemplo ilustrativo da participação popular do que se configurou como um ritual social (Figura 12) foi a inauguração do ramal da *Cia. Paulista de Estradas de Ferro* na cidade de Piratininga, vizinha a Bauru: é notável o grande volume de pessoas que compareceu ao evento, provavelmente trajando as suas melhores roupas!

### **1.1 As estações existentes: reclamações e ausência de atitude do poder público**

Como já mencionado ao longo do trabalho, apesar de sua importância, as ferrovias em Bauru não tinham estações de embarque e desembarque que pudessem servir à população adequadamente. As três estações – *Sorocabana*, *Paulista* e *Noroeste* -, deixavam a desejar no atendimento ao público, tanto em relação aos passageiros quanto às mercadorias.

Além disso, ficou patente que a preocupação com a precariedade das estações de embarque e desembarque eram um problema para o fluxo normal de escoamento das mercadorias, prejudicando o desenvolvimento econômico de Bauru.

#### **AS PRIMEIRAS IMPRESSÕES DE QUEM VISITA BAURÚ.**

Não são das melhores, as impressões que da cidade, no seu exterior formullam á primeira vista, os nossos forasteiros. Isto quando elles desembarcam em qualquer das estações férreas locaes.

A Sorocabana possui acanhado barracão de tijolos. Sua plataforma estreitíssima, suja, oferece sério perigo aos que nella aguardam os trens

em dias de movimento intenso, que não são raros. Este movimento redundava em largos proventos que a Estrada oferece, na parte que respeita a venda de passagens em Baurú.

A Noroeste nos serve em um segundo barracão extenso, e este de madeira com deficientes acomodações deante do movimento diário de viajantes que alli facilmente se observa. Estação provisória em vias de substituição como adeante fallaremos<sup>135</sup>.

Na Bauru do início do século XX, as estações eram pequenas e de arquitetura ferroviária tradicional. As estações que serviam a Paulista e Sorocabana repetiam

(...) sem grandes variações e com raras exceções, os modelos europeus. As estações de passagem e os terminais ferroviários apresentaram as mesmas características construtivas e plásticas das européias, isto é, as estruturas metálicas (quando existiam) se justapunham aos maciços de alvenaria, sem integração plástica<sup>136</sup>.

Pela ilustração a seguir, verifica-se que a de Bauru também se encaixava no relato acima. A estação da *Noroeste* era pequena, de alvenaria<sup>137</sup>, não proporcionando conforto aos viajantes que chegavam à cidade. Estava distante de ser condizente com os anseios das elites que pretendiam que o principal ponto de chegada àquela localidade fosse semelhante às imagens idealizadas de um “cartão de visitas”.



Figura 14 – Pela fotografia vê-se que a estação da *EFNOB* era de alvenaria, mas como os fotógrafos da época só tiravam fotografias de um determinado ângulo, tinha-se a impressão de que ela fosse de madeira. “*As Ferrovias do Brasil – Nos Cartões-Postais e Álbuns de Lembranças*”, João Emílio Gerodetti e Carlos Cornejo, p. 146, fotografia nº 301.

<sup>135</sup> *Correio de Bauru*, anno X, nº 1184, 10/12/1925, p.1.

<sup>136</sup> GUEDES, E. A. *Parecer no processo de tombamento das estações ferroviárias de Tibiriçá, Val de Palmas e Curuçá*. Processo nº 30300/03. Bauru: 2003.

<sup>137</sup> Existia uma controvérsia sobre a estação da *Noroeste*, na ilustração citada, ser de tijolos ou madeira. Por meio da pesquisa realizada nas fontes, jornais bauruenses entre 1917 e 1939, e da foto do livro “*As Ferrovias do Brasil – Nos Cartões Postais e Álbuns de Lembranças*” de João Emílio Gerodetti e Carlos Cornejo de 2005, confirmou-se que a estação de *EFNOB* era de alvenaria e que apenas a ampliação era de madeira.



Figura 15 – Estação da *EFNOB*. PELEGRINA, G. R. Acervo fotográfico pessoal. O autor desta fotografia captou um ângulo controvertido deixando dúvidas, até pouco tempo atrás, sobre a estação de a *EFNOB* ter sido construída em madeira ou não.

As estações das três ferroviárias em Bauru só foram modificadas na década de 1930 e, até então, permaneceram com aspecto de provisoriedade que a todos irritava. A falta de preocupação com o transporte de passageiros era uma constante e, mesmo quanto às mercadorias, as ferrovias existentes em Bauru deixavam a desejar.



Figura 16 – Estação da *Estrada de Ferro Sorocabana*, 1906. PELEGRINA, G. R. Acervo fotográfico pessoal.

Outras imagens (Figuras 16 e 17) das estações Sorocabanas e Paulista também demonstram a dimensão do acanhamento estético e funcional das estações ferroviárias à época das reivindicações por melhorias.



Figura 17 – Estação da *Cia. Paulista de Estrada de Ferro*, 1910. PELEGRINA, G. R. Acervo fotográfico pessoal. Vêm-se as casas da Vila Ferroviária ao lado direito da Estação.

A insatisfação com as estações, além da questão do desconforto e da precariedade, dizia respeito, também a pouca importância dada pelo governo Republicano para com o interior de São Paulo; em especial, para com o oeste paulista por onde corriam as principais ferrovias, além da *EFNOB*. Pessoas letradas da cidade registraram, por meio da imprensa, insatisfação por tal descaso e pela falta de atenção de que os bauruenses se consideravam credores.

Grande esperança foi depositada no governo republicano após a encampação da *EFNOB*, bem como no diretor-engenheiro Arlindo Luz. Este último prometeu construir a nova estação da Noroeste, chegando a elaborar um projeto para a nova estação. De acordo com a imprensa local, houve a captação de recursos para o início das obras do projeto<sup>138</sup>, porém o mesmo não foi executado<sup>139</sup>.

Mais uma vez a grita das elites por meio da imprensa se fez sentir. Em tais ocasiões ficam claros os reclamos sobre as condições das estações da cidade.

#### Nova Estação

O sr. Arlindo Luz, director da Estrada de Ferro do Brasil, já ordenou a execução do projecto da nova e grande Estação que aquella Estrada irá construir nesta cidade no Largo Machado de Mello, entre as ruas Baptista

<sup>138</sup> O projeto da nova estação, bem como as plantas, foram aprovadas na seguinte ordem: 29 de junho de 1922, planta baixa; 19 de agosto, fachada principal e no dia 19 de setembro a fachada lateral. Estas datas foram encontradas nas respectivas plantas citadas com as assinaturas de Arlindo Luz, diretor-engenheiro da *Noroeste* e Olavo F. de Oliveira, engenheiro responsável pela seção técnica da Vª Divisão, responsável pelas obras novas.

<sup>139</sup> Plantas arquitetônicas do acervo do “Centro de Memória Regional UNESP/RFFSA”. Bauru, São Paulo.

de Carvalho e 1º de Agosto. É Certo que a construção será iniciada em janeiro de 1922<sup>140</sup>.

A nova estação, além de ser *nova*, deveria ser *grande*, como os bauruenses ansiavam.

Noroeste do Brasil

Retificação de alguns pontos da linha entre Baurú e Nogueira está quase terminada. (...) Ao que consta, brevemente será iniciada a construção da estação desta cidade<sup>141</sup>.

O estilo eclético adotado para o projeto da estação seguiu o mesmo padrão das remodelações das cidades, ocorridas no Brasil em fins do século XIX e início do século XX, com o advento da República (Figura 18).



Figura 18 – Fachada principal da nova estação da *Noroeste* em Baurú. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL *Relatório da Diretoria referente ao exercício de 1921*. Anexo. Projeto da administração do diretor-engenheiro Arlindo Luz de 1922, nunca construída.

Apesar de carregar nos elementos decorativos, era um estilo construtivo adotado pela arquitetura em voga: portas e janelas mais bem enquadradas e vedadas; o uso de banheiros com pias, bidês e vasos sanitários, condição possível pela criação de rede de água e esgoto nas cidades, que passavam a adotar tanto um urbanismo incipiente, quanto novas normas de higiene<sup>142</sup>. De acordo com Reis Filho, na arquitetura ferroviária o eclético se mostrava pelas peças de ferro fundido

<sup>140</sup> *O Baurú*, anno XV, nº 757, 13/11/1921, p.1.

<sup>141</sup> *O Baurú*, anno XVI, nº 801, 04/05/1922, p.2.

<sup>142</sup> REIS FILHO, N. G. *Quadro da Arquitetura no Brasil*. São Paulo, Editora Perspectiva S/A, 2002.

que compunham a gare de embarque com grande trabalho artístico de decoração e os demais elementos já mencionados.

(...) Os agentes sociais dessas transformações, membros das camadas sociais urbanas em ascensão, atuavam sob influência do positivismo e do ecletismo arquitetônico. Essas camadas iriam construir e utilizar uma arquitetura mais atualizada e tecnicamente elaborada, sem o auxílio do trabalho escravo<sup>143</sup>.

O desapontamento em relação à construção da nova estação da *Noroeste* pareceu, de acordo com a freqüência em que apareceram na imprensa, cada vez mais algo distante apesar das promessas. Em maio de 1922, ela não havia sido iniciada mesmo tendo sido prometida para janeiro de 1922. Contudo, de acordo com a citação a seguir, as esperanças não se apagavam

Estação Noroeste

Consta que por todo mez de agosto próximo será iniciada a construcção da nova estação da Noroeste do Brasil e que ficará no largo da Independência, Entre asa ruas 1º de Agosto e Baptista de Carvalho<sup>144</sup>.

Também a *Cia. Paulista de Estrada de Ferro*, a exemplo das outras ferrovias, não estava interessada nos usuários dos seus serviços, fosse o transporte de carga, ou o de passageiros. Também não dava importância para as suas instalações, consideradas deploráveis pela imprensa local. Esta última fez uma crítica ácida sobre a companhia:

Companhia Paulista

Muito breve teremos consumada mais um acto, dos tantos, que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, pratica em beneficio desta cidade, que ella tanto quer e tanto aprecia. Trata-se da supressão do Botequim da Estação, não porque os directores da grande empresa sejam filiados a alguma sociedade de temperança e façam propaganda activa da lucta contra o álcool, mas para simplesmente não gastar uns dois ou três contos de reis.

É o caso que a delegacia de hygiene, no firme propósito de zelar pela saúde pública, condenou o actual boteco que não passa de uma espécie de meio vagão de carga, coberto de zinco e cimentado em baixo, feio, indecente e anti-hygienico.

Pois bem, a Paulista, que por esta barraca immunda cobra um exorbitante alluguel, fez scientificar o arrendatário que ella não faria reforma alguma no grande prédio e que estas reformas se o arrendatário quizesse, que as

<sup>143</sup> REIS FILHO, N. G. op. cit. p.145.

<sup>144</sup> *O Bauru*, anno XVI, 825, 30/07/1922, p.2.

fizesse por conta própria ou quando não que fechasse o estabelecimento quando exgotado o prazo.

Ora, si (sic) o fechamento do botequim numa estação tão movimentada como esta, com oito trens diários de passageiros, não é um absurdo, não sabemos que qualificativo lhe possa ser dado...

Que a Paulista extrague os horários, tolera-se, mas que além de tudo, obrigue o povo a não tomar uma xícara de café ao embarcar de manhã cedo, onde um trem parte às 5 e 30 pode-se francamente dizer que chega as raias do desaforo.

Mas é que ella naturalmente pensa que numa estação onde não há privadas e nem mictório é dispensável também o botequim, a sala de espera e os bancos para sentar.

E o nosso povo tudo supporta e...nada reclama<sup>145</sup>.

A *Cia. Paulista* não era acusada apenas de não ter uma estação em condições para os seus passageiros, o problema também se estendia à carência de vagões para atender às necessidades da cidade de Bauru. Segundo a imprensa local, o desenvolvimento da construção civil e da cidade estaria emperrado devido à falta de interesse da companhia em colocar vagões à disposição da cidade e, assim, trazer mais materiais necessários à construção civil.

#### Companhia Paulista

O atrazo do desenvolvimento das construcções nesta cidade o devemos (sic) em parte á estrada de ferro devido a grande escassez de material rodante em nosso ramal. Faltam vagões de carga e gôndolas para transportar os materiais necessários ao nosso progresso<sup>146</sup>.

A preocupação com as estações continuava a mexer com os nervos dos habitantes da cidade em 1922, esperançosos que o então novo diretor-engenheiro Arlindo Luz, imbuído em mostrar sua competência profissional em oposição à antiga administração, pudesse começar a construção da nova estação ferroviária.

#### Nova Estação

No dia 7 do corrente (novembro) o snr. Presidente da República assignou o decreto aprovando o projecto para a construção da Nova Estação da Estrada Noroeste nesta cidade, construcção esta que será iniciada brevemente.

É um edificio magnífico e que muito vira embelezar a nossa cidade.

Agora que a Noroeste vae iniciar esta grande obra, esperamos que as Estradas Sorocabana e Paulista se resolvam também a construir as suas estações fazendo com que desapareçam os actuais barracões<sup>147</sup>.

<sup>145</sup> *O Bauru*, anno XVI, nº 828, 10/08/1922, p.2.

<sup>146</sup> *O Bauru*, anno XVI, nº 830, 17/08/1922, p.1.

<sup>147</sup> *O Bauru*, anno XVI, nº 852, 09/11/1922, p.2. Vale lembrar que a nova estação só foi construída muito mais tarde e o engenheiro diretor Arlindo Luz, como dito anteriormente, ficou decepcionado com a desatenção para com a sua administração. Outra frustração da administração Luz foi a não construção da ponte sobre o Rio Paraná, eleita como questão de honra de sua passagem pela *Noroeste*, anunciada e também não construída. Devido a essas manifestações de falta de prestígio político junto ao Ministério da Viação e Obras Públicas, Arlindo Luz requereu a sua exoneração.

Nas críticas dirigidas às ferrovias, além dos problemas das estações e da falta de vagões, a imprensa local satirizava o transtorno que era chegar a Bauru, de trem pela *EFNOB*, uma das principais ferrovias que atendiam a cidade.

Mais uma vez, agora em 1925, a crítica foi dirigida em tom jocoso, já que não se tomavam as providências que alterassem tal situação. Para o trem entrar na gare da *EFNOB* era necessário seguir até o antigo armazém de cargas da *Noroeste* e retornar de costas à estação. A situação era considerada vexatória pela imprensa.

#### AS PRIMEIRAS IMPRESSÕES DE QUEM VISITA BAURU

(...) Mas falemos de uma excêntrica circunstância na que a *Noroeste* só agora, depois de alguns annos, vae remover. A subida e entrada de trens na gare daquela Estrada, feita às avessas...

O viajante que desconhece esse processo futurista ao vêr partir o trem há de ficar certamente intrigado.

Só depois de muitos metros de viagem, feita nessa posição, é que o comboio toma sua marcha regular. Na chegada, o trem vae primeiramente ter ao antigo armazém de mercadorias para entrar novamente de costas na estação como em retirada estratégica.

E são todas assim, ou assim mais ou menos as primeiras impressões de quem visita Baurú. Cheias de esquisitices<sup>148</sup>.

A *Estrada de Ferro Sorocabana*, que também atendia a cidade, não foi poupada das críticas pelo acanhamento da sua estação de embarque e desembarque. A plataforma estreita dificultava a circulação de pessoas e o desembarque de mercadorias. Tal situação irritava os profissionais da imprensa que, como porta-vozes dos interesses das elites locais, criticavam aquele estado de coisas. A comparação entre a Bauru antiga e uma *pujante cidade* idealizada era clara:

(...) A Sorocabana, logo depois da primeira sensação que ao viajante offerece com o barracão que possui á guiza de agencia, arma-lhe a segunda, esta tão forte em desconsolar quanto aquella. A Estrada alludida não tocou nem com uma pá na sua exótica esplanada (espaço onde os trens faziam suas manobras). Permanece ella alli, tal qual as circunstâncias a conceberam, há vinte annos atrás. Areia, somente a areia característica da Baurú antiga, ou das ruas que ella tem ainda por calçar<sup>149</sup>.

Verifica-se, por meio dos discursos publicados nos jornais, como o citado acima, a adesão aos ideais modernizantes e às benesses que gozariam cidades

---

<sup>148</sup> *Correio de Bauru*, anno X, nº 1186, 12/12/1925, p.1.

<sup>149</sup> *Correio de Bauru*, anno X, nº 1185, 11/12/1922, p.1.

mais urbanizadas (como o calçamento das ruas). Como se os habitantes de Bauru, em especial as elites e a própria cidade, por meio de um desejo destes grupos, tivessem se “transformado” nos modelos de cidadãos de um espaço urbano de acordo com os parâmetros da modernidade.

Todavia, a solução, que viria a ser adotada para a resolução do problema das estações de embarque-desembarque das ferrovias de Bauru, veio de uma notícia sobre a possibilidade da construção de uma *Estação Central* em conjunto com as outras ferrovias e não mais uma estação exclusiva para a *EFNOB*.

Em 1933, já na vigência do governo de Getúlio Vargas, foi-se avençado entre o Governo de São Paulo, a *Cia. Paulista de Estradas de Ferro* e o Governo Federal a *Sociedade de Melhoramentos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil Limitada*. Esta empresa ficou responsável por executar serviços, obras e melhoramentos na *Noroeste*, confirmando o seu caráter diferenciado como ferrovia, de um lado e seus problemas de caixa na administração, de outro<sup>150</sup>.

#### Nova Estação

Estamos enformados que a Estrada de Ferro Sorocabana pretende entrar em negociações com a Noroeste do Brasil, a fim de entrarem em acordo para que a Nova Estação da Noroeste seja construída pelas duas Estradas de Ferro<sup>151</sup>.

Ainda em 1933, no *Relatório da Diretoria* daquele ano ficou acertada a criação de uma nova estação de embarque-desembarque de passageiros e mercadorias que reuniria as três estradas de ferro paulistas<sup>152</sup>.

Esse arranjo administrativo beneficiou a questão da construção da *Nova Estação* que teve as obras iniciadas, passando a abrigar as três estações ferroviárias de Bauru: a *E. F. Noroeste do Brasil*, a *Estrada de Ferro Sorocabana* e a *Cia Paulista de Estrada de Ferro*. Finalmente, a problemática das estações de embarque-desembarque das ferrovias na cidade de Bauru estava equacionada de forma adequada e com a aparência e condução do novo período que se iniciou.

O país estava ingressando na Era de Vargas quando novos arranjos políticos, econômicos e sociais foram acertados. Desde o início, o governo Vargas acenou

<sup>150</sup> ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL *Relatório da Diretoria referente ao exercício de 1934*.

<sup>151</sup> *O Bauru*, anno XVII, nº 870, 21/01/1923, p.2.

<sup>152</sup> ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL *Relatório da Diretoria referente ao exercício de 1933*.

que faria um governo centralizador, cujas prioridades seriam as do seu grupo de apoio, que contava com uma parcela expressiva do exército nacional.

Essa situação tornou-se ainda mais clara com o golpe do Estado Novo quando, após um *período de adaptação e enquadramento*, Getúlio Vargas se aproximou das antigas oligarquias estaduais, dando-lhes espaço e reduzindo as tensões contra a sua ditadura.

## **1.2 A monumental Estação Central em “Art-Deco”**

Como é sabido, se a crise de 1929 trouxe inúmeras conseqüências para a história do Brasil, sem dúvida a principal foi o enfraquecimento momentâneo das oligarquias cafeicultoras paulistas. Dentro deste contexto, as eleições presidenciais que pareciam obedecer às regras políticas de então: o grupo da “situação” por meio do presidente indicaria o candidato oficial que deveria ser apoiado pelas oligarquias estaduais<sup>153</sup>.

Na cidade de Bauru ocorreram diversas falências, dentre as quais a mais importante foi a da *Casa Veado*, nome fantasia da importante casa importadora *Nicolino Roselli & Cia.* que fornecia à cidade gramofones, discos de gêneros variados, armas, munições, perfumaria, cigarros, artigos para a casa e diversas marcas de automóveis. A *Casa Veado* foi uma representante oficial de empresas de automóveis como o *Studebaker*, *Hupmobile*, *Rúgbi*, *Dodge* e *Buick* etc<sup>154</sup>. A falência correu perante o 2º Juízo Cível, a partir de 09 de setembro de 1929 e foi acusada por alguns credores de ter sido fraudulenta<sup>155</sup>.

A *Sociedade de Melhoramentos*, responsável pela modernização e investimentos nas ferrovias do estado de São Paulo, em especial na *EFNOB*, deu início à construção da nova *Estação Central*, entre 1935 e 1939, com uma curiosidade: a *Estação Central* começou a funcionar em 07 de dezembro 1938 antes da inauguração oficial em 01 de setembro de 1939.

---

<sup>153</sup> É notório, no entanto, que as divergências políticas acabaram em golpe político que permitiu a ascensão de Vargas ao poder.

<sup>154</sup> NÚCLEO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA DE BAURU E REGIÃO – NUPHIS/USC – “GABRIEL RUIZ PELEGRINA”. *Autos da Falência de Nicolino Roselli & Cia.* 2º Ofício Cível, caixa nº 634.

<sup>155</sup> NÚCLEO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA DE BAURU E REGIÃO – NUPHIS/USC – “GABRIEL RUIZ PELEGRINA”. *Autos da Falência de Nicolino Roselli & Cia.* 2º Ofício Cível, caixa nº 634, fls. 500, 3º Volume, nº 9214, p.508.

#### A NOVA ESTAÇÃO DA N.O.B.

Já está funcionando desde ante-hontem.

Até pouco se concluía sem reclame, sem cerimônia officiaes – a nova e monumental estação da N.O.B. e começou a funcionar ante-hontem. O primeiro trem a encostar á grande plataforma foi o da Sorocabana chegado durante á tarde.

Embora ainda não estejam ali perfeitamente installados todos os serviços das tres vias, a impressão que se recebe ao entrar ali é magnífica, e não se pode negar um sincero louvor a quantos trabalharam para a erecção daquelle verdadeiro monumento<sup>156</sup>.

A administração getulista, que imprimiu sua marca nas administrações locais como no caso de Bauru, mostrou através da nova *Estação Central* de embarque que uma nova ordem política, econômica e social se instalava<sup>157</sup>. Formada por novas oligarquias e apoiada por parcela expressiva do exército acabou se acomodando às antigas forças políticas. Desde o início até o Golpe do Estado Novo deixou bem claro quem eram os novos donos do poder.

#### O Novo Secretário

Foi escolhido o novo Secretário da Justiça do estado de S. Paulo, o Dr. Cezar Lacerda de Vergueiro, Secretário da Comissão Diretora do antigo Partido Republicano Paulista<sup>158</sup>.

Na nova *Estação Central* o *Art Deco*<sup>159</sup> deveria demonstrar, com sua monumentalidade e pureza de formas, a supremacia e dominação do Estado varguista sobre o Estado de São Paulo, dominando os espaços territoriais em especial aqueles mais recentemente ocupados como a região Noroeste.

Os reclamos da imprensa a respeito das antigas estações cessaram a partir do início das obras da nova *Estação Central*. A construção em si ocupou pouco espaço nos jornais, embora lembrada devido às formas arrojadas para a época: por ser monumental e por seu simbolismo. Deve-se lembrar que aquela construção, fora

<sup>156</sup> *Folha do Povo*, anno V, nº 690, 07/12/1938, p.1.

<sup>157</sup> A sua construção demonstrava as intenções do Estado getulista em relação ao Oeste paulista e à cidade de Bauru: a tomada de posse dos corações e mentes no processo simbólico de dominação política e administrativa.

<sup>158</sup> *Folha do Povo*, anno V, nº 512, 07/05/1938, p.1.

<sup>159</sup> BRESLER, H. *O Art Decoratif Moderno na França*. In: 1º Seminário Internacional *Art Deco* na América Latina. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Em *Art Deco* (diminutivo de *Art Decoratif*, termo que passou a ser usado a partir de 1925, em comemoração à exposição de *Art Decoratif* em Paris) de caráter monumental. Reunia todas as ferrovias existentes na cidade, com uma justaposição espacial. Esse estilo arquitetônico nasceu na exposição Internacional de Artes decorativas e Industriais Modernas de 1925 em Paris (*Exposition Internationale des Arts Decoratifs et Industriels Modernes*) como uma reação aos excessos cometidos pelo *Art Nouveau*. Sua proposta era purificar e liberar os edifícios da exuberância do *Art Nouveau*, passando a ter fachadas planas eliminando desenhos simbólicos, linhas contorcidas inspiradas na flora, jogos de curvas, tudo em nome da higiene, da economia e da modernização.

de escala para a cidade à época, impressionava as elites comerciais que tinham a esperança da normalização do fluxo de mercadorias necessárias para *continuar construindo o progresso material* da cidade de Bauru. Seu processo construtivo e as soluções arquitetônicas de concreto armado da engenharia nacional fugiam do ferro fundido tradicional da arquitetura ferroviária do período anterior e do estilo eclético.

A “GARE” DE BAURÚ. AS PALAVRAS DO PROFESSOR ROCHA LIMA SOBRE A ESTAÇÃO DA NOROESTE

Já comentamos o que representa para esta zona a promessa que o professor Dr. Rocha Lima, diretor do Instituto Biológico, formulou quando aqui esteve há poucos dias: uma secção daquelle importante departamento seria installada em Baurú para atender toda a região. Há uma referência porém, na entrevista que nos concedeu que merece comentário especial. Homem que tem viajado largamente pela Europa e por outros continentes s. s. disse que só na Itália e Alemanha paizes que têm renascido para o seu antigo esplendor, viu estações ferroviárias do porte da que esta sem conclusão em Baurú.

Deve desvanecer-nos, o confronto de tão illustre brasileiro lembremo-nos do antigo director da Noroeste, o engenheiro Alfredo de Castilho, sem a sua iniciativa da qual a grandiosa “Gare” continuaria a ser, não se sabe até quando aquilo que fora muitos e muitos annos, desde o tempo da extincta companhia: - um simples e simpático projeto<sup>160</sup>.

Os comentários do cientista citado, Dr Rocha Lima, sobre o “*esplendor*” italiano e alemão representavam o fascínio que certa arquitetura atribuída aos regimes nazi-fascistas provocavam entre alguns brasileiros das elites científicas, jurídicas, políticas e de parte das classes médias. A *Estação Central* de Bauru demonstrou naquele momento, portanto, a audácia do seu projeto construtivo e a finalidade simbólica pela qual foi erguida: a marca do poder da nova orientação política do país naquele momento.



Figura 19 – Croqui da nova Estação Central de Bauru. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL *Relatório da Diretoria referente ao exercício de 1933*. Recebeu as três ferrovias paulistas mais importantes, com evidente destaque para a EFNOB que ficou ao centro da construção, dominando a entrada para o embarque de passageiros e o controle do tempo

<sup>160</sup> *Correio da Noroeste*, anno VII, nº 2123, 01/06/1938, p.1.

através do relógio. À direita, a administração da Cia. Paulista e a esquerda a Estrada de Ferro Sorocabana. As três com uma gare de embarque e desembarque comum.

Com 10.756 m<sup>2</sup> de área construída, incluindo a Gare (área de embarque-desembarque) tinha seus arcos de sustentação do teto todos feitos de concreto armado tecnologia já dominada pela engenharia nacional desde a década de 1920, mas nunca antes usada em obra de tal envergadura. Essa técnica construtiva substituiu o uso de estruturas metálicas de preponderância estrangeira como o proposto no projeto eclético da *EFNOB* de 1922 do diretor engenheiro Arlindo Luz.

O *Art Deco* não foi a linguagem arquitetônica “oficial” do varguismo, mas da forma usada na construção da Estação Central, esse estilo arquitetônico “(...) assim será visto. Quando monumental representará o poder central: sólido e poderoso.. Refletirá o novo e a mudança, mesmo que o novo signifique uma reciclagem do velho e a mudança se dê apenas nas camadas de superfície”<sup>161</sup>.

Eis que se materializou a *Estação Central*, “um gigantesco prédio, com grandioso visual,... assumindo concretamente a expressão máxima de posse do lugar e do seu imaginário.”<sup>162</sup> A referida construção, por sua monumentalidade, demarcou espacialmente sua origem ligada à Revolução vitoriosa de 1930. Ela teve seu papel e importância por habituar o homem comum a uma arquitetura pouco ornamentada, mas grandiosa em oposição ao rebuscamento estético do estilo eclético ligado ao período anterior.

Ela lembrava uma segunda vaga de modernização nacionalista e industrial trazida pela década de 1930. Período pródigo em avanços técnicos, levando ao surgimento de um novo tipo de exercício da política, baseado no uso da propaganda e desses avanços<sup>163</sup>.

(...) Da ditadura publicitária...A utilização da imprensa, do cinema, de canções, rádio, pôsteres, slogans, imagens, cores, símbolos, monumentos, performances e rituais espetaculares em espaços públicos, propiciou a esses grupos poderes de comunicação, sedução e apoio político entusiástico em escala jamais vista. Nas décadas de 20, 30, 40, Estados potencializados por esse virtual monopólio das novas tecnologias comunicacionais instituíram práticas de política cultural concebidas como

<sup>161</sup> GHIRARDELLO, N. *A Arquitetura e o Urbanismo na Revolução de 1930*. In: Seminário “O pensamento da direita no Brasil: perspectivas, ideologia, mídia e cultura”. UNESP Marília, Faculdade de Filosofia e Ciências. 13 de agosto de 2002.

<sup>162</sup> POSSAS L. M. V. *Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista*. Bauru: EDUSC, 2001, p.150.

<sup>163</sup> “(...) No campo cultural mudanças de hábitos e valores; à vida urbana...novos ritmos e temporalidades diferentes...A presença da multidão e do individualismo que se fez reconhecer na moda, maneira de se vestir, pentear os cabelos, falar publicamente, tudo estimulado pela força do cinema, que se popularizava e pelo acesso a uma infinidade de revistas e jornais.” Idem, p.30.

autênticas engenharias de imaginações desejos e comportamentos. Estados nesse arcabouço eletro-eletrônico e em efeitos espetaculares assumiram diferentes feições...e formas híbridas das nações periféricas, como Juan Carlos Perón na Argentina e Getúlio Vargas no Brasil<sup>164</sup>.

Apesar da audácia do projeto e da execução da Estação Central, ficou na fotografia oficial da sua construção uma marca sobre a realidade urbana de Bauru à época: apesar dos avanços materiais e da modernização trazida pelas ferrovias à cidade ainda era umbilicalmente ligada à realidade rural e agrícola como ficou claro na presença de um bebedouro para cavalos à esquerda da fotografia.



Figura 20 – Estação Central em *Art Deco* em construção. Bebedouro animal com um círculo vermelho. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL *Relatório da Diretoria referente ao exercício de 1935*. À esquerda o bebedouro para cavalos (destacado pelo círculo vermelho).

Em um estilo administrativo *seco* e objetivo, militar, o Tenente-Coronel Américo Marinho Lutz<sup>165</sup> “*tomou posse*” da Estação Central antes da sua conclusão oficial, em 01 de setembro de 1939. A utilização do complexo ferroviário, ainda inacabado, deu-se a partir de 07 de dezembro de 1938.

É provável que tal atitude fosse conseqüência da crise do transporte ferroviário (Crise de Transportes na *NOB*) que a cidade e a região passavam. Após o primeiro ano de administração do major aviador e das homenagens prestadas em 1938, os problemas na *EFNOB* tornaram uma inauguração oficial da *Estação Central* constrangedora.

<sup>164</sup> SEVCENKO, N. *A corrida para o século XXI – No loop da montanha russa*. São Paulo: Cia. das Letras, 2003, p.84.

<sup>165</sup> Como já informado, assumiu a direção da *EFNOB* em 23 de março de 1937 e saiu dela em 25 de fevereiro de 1946, tendo sido diretor por todo o período do Estado Novo varguista, assumindo a construção da Estação Central.

A questão das estações de embarque e desembarque de Bauru havia chegado ao fim, mas não o problema do transporte ferroviário na cidade e na região como foi pesquisado neste capítulo.

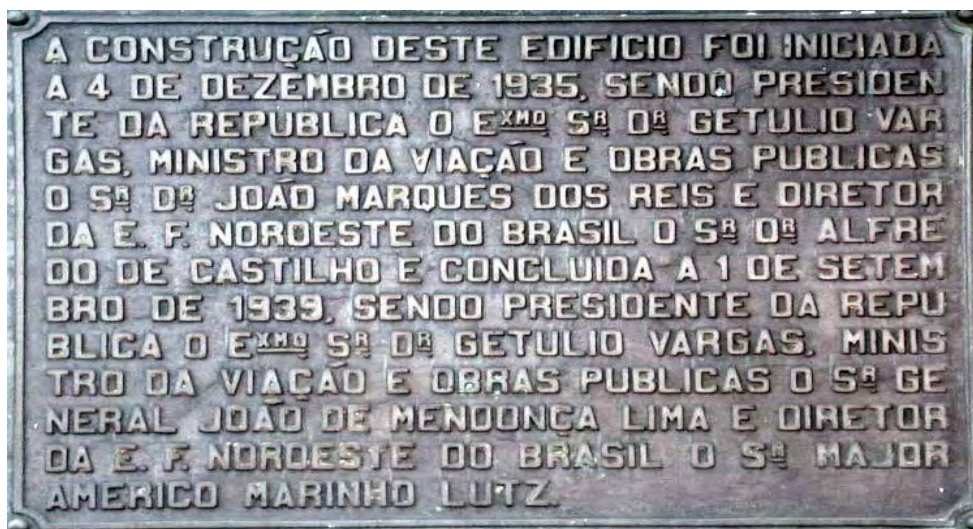


Figura 21 – Placa de conclusão da *Estação Central de Bauru*. Acervo Pessoal.

As ferrovias paulistas foram de suma importância para a modernização da cidade de Bauru. Trouxeram as mercadorias que eram compradas e vendidas propiciando um desenvolvimento econômico muito grande. Através da encampação da Sorocabana em 1902 que chegou a Bauru em 1905 e da EFNOB em 1917, que havia chegado à cidade em 1905, fixou-se na cidade uma gama de funcionários públicos com grande poder aquisitivo e com grande prestígio social. Trouxeram ainda uma rede de informações, sociabilidades, mitos, alegorias e rituais muito importantes para a cidade e para toda a região.

A cidade de Bauru passou a ser o centro da Região Noroeste devido ao entroncamento ferroviário da *EFNOB*, da *Sorocabana* e da *Cia. Paulista*. O destaque coube à *EFNOB* devido à atuação dos seus diretores que sucessivamente tomaram medidas importantes para o desenvolvimento da cidade.

Como o caso de Américo Marinho Lutz, o major aviador, representante do exército e do getulismo que chegou à cidade para investir recursos da *EFNOB* na construção do Aero Clube de Bauru para a formação de pilotos civis e militares. Na década de 1930, com o surgimento do Correio Aéreo Militar se faziam necessárias tais medidas para a interiorização do Brasil de forma ágil e expedita.

A atuação dessa ferrovia em Bauru, a *EFNOB*, foi estratégica, tendo inclusive participação na criação e desenvolvimento de um jornal na cidade, o *Diário da*

*Noroeste*, que funcionou como órgão oficial da *EFNOB*. Comunicava todos os seus atos oficiais, além de fomentar a cultura de elite e reconfortar a existência do poeta Rodrigues de Abreu, publicando com destaque a sua produção poética e dando-lhe a possibilidade do tratamento da tuberculose que era portador.

## CAPÍTULO II

### **A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL: vínculos entre a ferrovia e o jornal *Diário da Noroeste***

Em um dia emblemático para a cidade de Bauru, na comemoração de vinte e nove anos de sua fundação oficial, teve início em 1º de agosto de 1925 a publicação do jornal *Diário da Noroeste*. Pelas informações que ali se encontram e pelo seu caráter fortemente ligado aos interesses da *EFNOB*, pode ser chamado de “O Jornal da Ferrovia Noroeste do Brasil”. Seu primeiro diretor foi o ferroviário da *EFNOB* João Maringoni que teve como colaborador o também ferroviário João Correia da Neves, que por sua vez, se destacou no meio jornalístico e cultural da cidade.

Vindo de Campinas com a família, João Maringoni ingressou na *Cia. de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil* como mensageiro em 21 de outubro de 1906<sup>166</sup>. Em 27 de julho de 1907 demitiu-se, sendo readmitido em 22 de dezembro do mesmo ano. Novamente demitido em 22 de dezembro de 1908 foi mais uma vez readmitido em 03 de março de 1909, no cargo de telegrafista, uma prática comum na ferrovia daquela época. No início da década de 20 exerceu o cargo de encarregado de reclamações e secretário da diretoria até assumir o cargo de ajudante do chefe da contabilidade em 1926. Ao que parece, à medida que ascendeu na hierarquia da ferrovia foi assumindo posições da elite ferroviária. Tanto que no cargo de secretário, foi congratulado por meio da portaria 11/11/1922, pelo próprio Diretor da Ferrovia: “Elogiado pela extraordinária capacidade de trabalho de que deu provas no cargo de Secretário, que exerceu com inteligência, zelo e alta dignidade<sup>167</sup>”.

Em 1924, por indicação do diretor Álvaro Pereira de Souza Lima, Maringoni foi designado para compor uma comissão de inquérito administrativo para apurar as responsabilidades dos funcionários da estrada de ferro quanto às faltas disciplinares, porventura cometidas por simpatizantes da Revolução Paulista de 1924. Coube a ele, também, apurar a lealdade ao governo dos funcionários da *EFNOB*. Isso

---

<sup>166</sup>REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (BAURU). matrícula nº 103. Em 27 de julho de 1907 demitiu-se sendo readmitido em 22 de dezembro do mesmo ano. Demitido em 22 de dezembro de 1908 foi readmitido em 03 de março de 1909, no cargo de telegrafista, uma prática comum na ferrovia daquela época.

<sup>167</sup>REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (BAURU), matrícula nº 103. Elogios e penalidades, ficha nº 5.

demonstra a sua proximidade com a diretoria da *EFNOB* e sua vinculação política com essa mesma direção que lhe dava certa estabilidade nas funções profissionais que exercia dentro da *Noroeste*.

Também João Correia das Neves veio de Pernambuco e ingressou na *EFNOB* em 03 de fevereiro de 1923<sup>168</sup>. Defendeu o levante de 1924<sup>169</sup>; lutou contra os “coronéis” locais e ajudou a fundar o *Partido Democrático*. Militante sindical, Correia das Neves foi preso no governo Vargas, acusado de ser comunista<sup>170</sup>. Participou como colaborador de vários jornais da cidade. Produziu obras sobre assuntos pertinentes à cidade, dentre elas o livro *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*<sup>171</sup>, publicado em 1958.

Começou sua colaboração no *Diário da Noroeste* agraciado pelos redatores na coluna *Chronica Social* na página 02. Na ocasião, foi parabenizado pela sua promoção na *EFNOB* e saudado como o “homem dos sete instrumentos”, fazendo de tudo um pouco no recém inaugurado jornal diário:

Chronica Social. Parabens. Foi promovido no quadro de funcionarios da Noroeste, nosso collaborador sr, João Correia das Neves. Essa noticia foi motivo de regosijo para todos que trabalham no Diario, onde Correia das Neves bom amigo e auxiliar inteligente é (sic) uma espécie de homem dos sete instrumentos, indo, conforme as emergencias, desde a penna até á machina de impressão com escala pelo componer. Muitos parabens ao Correia e votos de prosperidade<sup>172</sup>.

O breve histórico biográfico desses dois membros do *Diário da Noroeste* se fez necessário para melhor entender o vínculo do jornal com a ferrovia, bem como a sua fonte de financiamento. E, verifica-se, que ao longo do período analisado (1º de agosto de 1925 até 31 de dezembro de 1925 e os demais números correspondentes a janeiro e fevereiro de 1926), a maior parte do financiamento do jornal provinha da *EFNOB*. Informações a respeito da ferrovia ocupavam espaços consideráveis na primeira página ou em outras páginas em menores proporções, geralmente em

<sup>168</sup> REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (BAURU), Matrícula nº 166. Registro Funcional, ficha nº 01.

<sup>169</sup> SEVCENKO, N. *Orfeu extático na metrópole*. São Paulo sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992. O “Levante de 1924” foi a Revolução Paulista de 1924, onde a cidade de São Paulo foi *tomada* pelas tropas tenentistas do General Isidoro Dias Lopes e bombardeada de forma inclemente como relata o poeta suíço Blaise Cendrars presente na cidade de São Paulo durante a revolta: “...Esse absurdo bombardeio durou 29 dias e 29 noites. De noite, os obuses incendiários tocavam fogo nos bairros operários da Luz e da Moóca, fazendo explodir reservatórios da Shell e depósitos de café.” p. 304.

<sup>170</sup> VICENTE, M. M. *Os partidos políticos em Bauru de 1930 a 1937*. Dissertação de Mestrado. Assis, Unesp, 1987.

<sup>171</sup> NEVES, C. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Bauru, São Paulo: Tilibra, 1958.

<sup>172</sup> *Diário da Noroeste*, anno I, nº 14, 16/8/1925, p. 2.

número de quatro. Eram colunas com rubrica E. de F. Noroeste do Brasil comunicando os principais atos da EFNOB e suas divisões administrativas (Figuras 22 e 23).

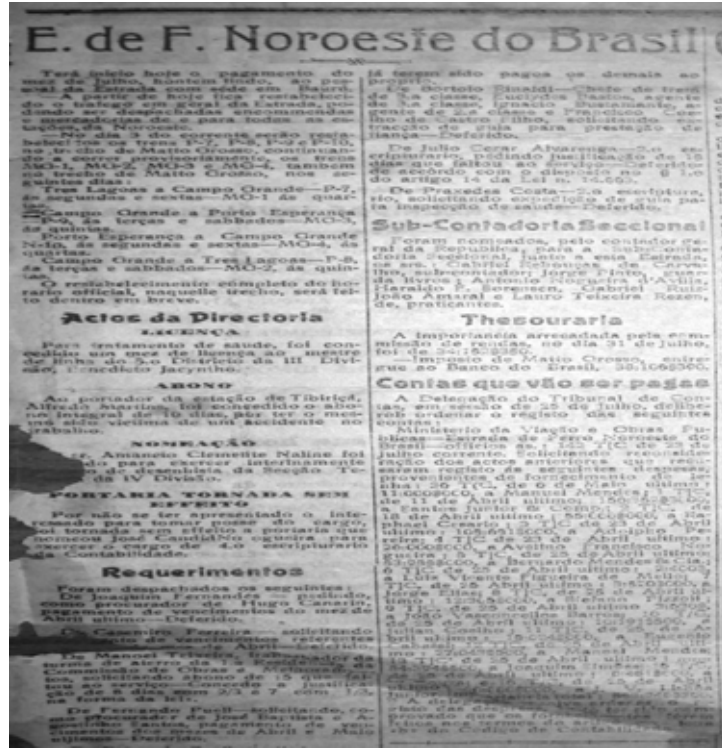


Figura 22 – Coluna E. de F. Noroeste do Brasil. *Diario da Noroeste*, anno I, nº 01, 1/8/1925, p. 02 e anno I, nº 02, 2/8/1925, p. 02.



Figura 23 - Coluna E. de F. Noroeste do Brasil. *Diario da Noroeste*, anno I, nº 01, 1/8/1925, p. 02 e anno I, nº 02, 2/8/1925, p. 02.

Portanto, eram *manifestações oficiais* da EFNOB informando ao público leitor, em grande parte ligado a ela: *Actos da Directoria, Licença, Abono, Nomeação, Portaria tornada sem efeito; Requerimentos; Sub-Contadoria Seccional; Thesouraria; Contas que vão ser pagas.*

Tal qual um *diário oficial* da instituição publicou-se, por exemplo, em 2 de agosto de 1925<sup>173</sup> sob a rubrica *E. de F. Noroeste do Brasil* com *Acto da Directoria* decisões sobre *Licenças, abonos, requerimentos*, e uma *exoneração a pedido*, esta última, devida às condições de trabalho nem sempre salubres na EFNOB. Muitas vezes aparecem solicitações de funcionários exonerados, demitidos ou afastados pedindo para serem readmitidos. Em muitos casos foram atendidos e a readmissão devidamente noticiada com a respectiva publicação no *Diario da Noroeste*.

Portanto, o jornal funcionou como um *Boletim Informativo* da EFNOB para colocar os funcionários da empresa a par das decisões tomadas pela administração e pelo Ministério da Viação e Obras Públicas. Nesse jornal também apareciam a contabilidade, os atos da diretoria, do tribunal de contas e todos os atos praticados por cada uma das divisões, como as já mencionadas licenças, transferências, exonerações, os requerimentos e abonos.

Um sistema informativo legal, impresso pela própria EFNOB, só foi criado em 1938, durante o Estado Novo Vargas, com a criação do DASP, Departamento Administrativo do Serviço Público, que foi uma forma de modernização da burocracia estatal através da racionalização administrativa.

O DASP foi criado em 30 de julho de 1938. Era um órgão diretamente subordinado à Presidência da República e tinha por objetivo aprofundar a reforma administrativa que queria racionalizar e organizar o serviço público do Brasil. Acabou por controlar o funcionalismo nacional até o fim do Estado Novo (1937-1945). A partir de 1945, o órgão foi esvaziado e passou a ter o caráter de assessoria<sup>174</sup>.

---

<sup>173</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 02, 02/8/1925, p. 02.

<sup>174</sup> [http://www.cpdoc.fgv.br/nav\\_historia/anos37-45/ev\\_poladm\\_dasp.htm](http://www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/anos37-45/ev_poladm_dasp.htm) Acesso em 05 de abril de 2008.

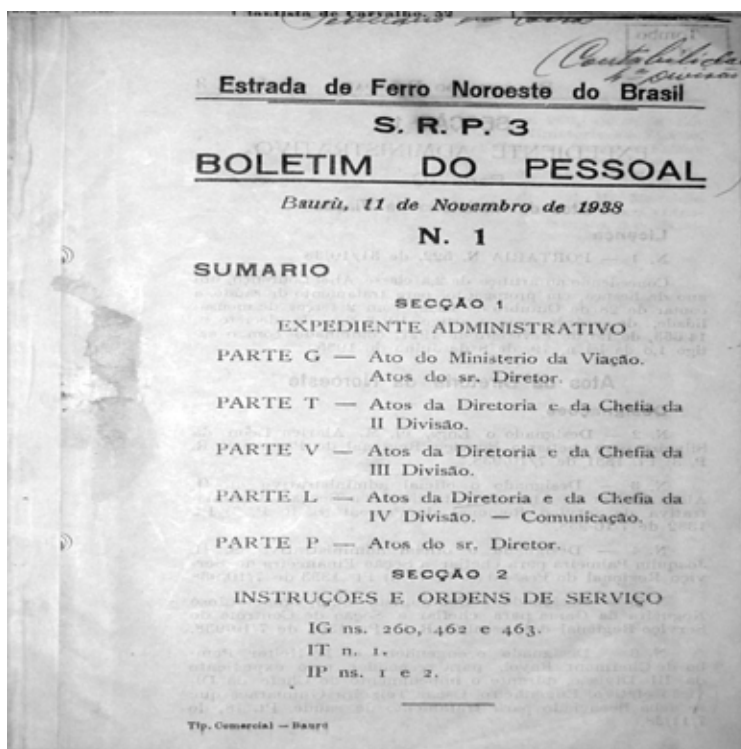


Figura 24 - Boletim do Pessoal da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. BOLETIM DO PESSOAL DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL, 11 nov. 1938, nº 01.

A partir da criação do *Boletim do Pessoal* (Figura 24), no dia 11 de novembro de 1938, as comunicações foram normatizadas e as relações funcionais facilitadas. O *Boletim do Pessoal* continha todas as informações que, no ano de 1925 estavam sendo veiculadas pelo *Diario da Noroeste* a um custo que devia manter ou, no mínimo, ser a maior receita do jornal.

Deve-se lembrar que Bauri, à época, contava com uma população entre 17.500 e 20.000 habitantes, em sua grande maioria analfabeta.<sup>175</sup> Como manter em funcionamento um jornal diário com tão poucas pessoas alfabetizadas, que compravam jornais avulsos e com um serviço de assinaturas que não devia cobrir as despesas? Mais uma vez reforça-se o suposto vínculo com a *EFNOB* para a publicação do seu *Boletim Informativo* que lhe asseguraria recursos para sobreviver. Provavelmente, a responsabilidade por esse acerto entre o *Diario da Noroeste* e a *EFNOB* tenha decorrido das ligações do seu diretor, o ferroviário João Maringoni, e a diretoria da *EFNOB*. Além de ser um órgão informativo da *EFNOB* era um órgão da

<sup>175</sup> GHIRARDELLO, N. *Aspectos do direcionamento urbano na cidade de Bauri*. Dissertação de Mestrado. São Carlos, USP, 1992.

imprensa de Bauru destinado ao público leitor em geral e aos funcionários da ferrovia em especial.

Até ser empastelado, devido à Revolução de 1930 e por ser simpatizante do Partido Republicano Paulista (PRP), serviu como propaganda aos novos artefatos técnicos de consumo que eram introduzidos na cidade pelas casas de comércio existentes.

O *Diario da Noroeste* também publicava pequenas notas sobre as outras ferrovias, a *Sorocabana* e a *Paulista*, comunicando aos leitores sobre a questão do preço do frete, mercadorias que estavam paradas nos depósitos, informações sempre genéricas e com um espaço mínimo.

O *Diario da Noroeste* dispunha de um recurso técnico importante e que é apontado como indicador da modernidade e das mudanças sociais<sup>176</sup>: o uso do telégrafo trazido para Bauru pela ferrovia. Era através da coluna intitulada *Serviço Telegráfico* que os leitores poderiam informar-se sobre os acontecimentos do país e do mundo.

O jornal *Correio de Bauru* também lançou mão de tal recurso destacando, quase sempre nas primeiras páginas, a coluna *O Mundo Pelo Telégrafo*, dando ênfase aos acontecimentos internacionais.

Outro avanço na imprensa bauruense da época foi o aparecimento do jornal diário, sendo que o primeiro foi o *Correio de Bauru*, a partir de 01 de setembro de 1923. Esse “ineditismo” foi alardeado pelo proprietário e diretor gerente Manoel Sandin que, nos números pesquisados, apresentava abaixo do cabeçalho os seguintes dizeres: *Única folha diária da zona Noroeste*. Contudo, mesmo quando foi inaugurado o *Diario da Noroeste* (01/08/1925), essa informação continuou a ser impressa até o número 1.128 de 04 de outubro de 1925. Foi quando mudou a mensagem de *única* para *primeira* folha da zona noroeste. Esse aparente descaso refletiu o tempo em que o empresário Sandin esperou para confirmar se a folha rival sobreviveria como empresa jornalística ou não.

---

<sup>176</sup> SEVCENKO, N. A Capital Irradiante: técnica, ritmos, e ritos do rio. In: *História da vida privada no Brasil*. (org.) República: da Belle Époque à Era do Rádio, 1998.

Importante salientar que as duas folhas foram empasteladas em 24 de outubro de 1930 por apoiarem durante toda a sua existência os próceres do PRP na cidade e por terem hostilizado, durante a campanha eleitoral, a Aliança Liberal<sup>177</sup>.

Não perceberam que a situação perdia espaço e Getúlio Vargas e a Aliança Liberal cresciam por todo o Brasil, <sup>178</sup> pagando com a sua eliminação do cenário municipal através do empastelamento.

O leitor bauruense, ao ter acesso às notícias sobre o mundo e outros lugares, informava-se a respeito das novidades chegadas da Europa, possibilitando a adoção de novos comportamentos que, de certa forma, transformaria também a rede de sociabilidades das elites locais.

Outra novidade incorporada ao *Diario da Noroeste* foi a utilização de colaboradores, à guisa de correspondentes da capital. Com uma visão “progressista”, propiciavam aos que os liam abordagens inovadoras sobre determinados assuntos permitindo, assim, uma ambientação diferente na sociedade local.

Entre os colaboradores correspondentes estavam: o jornalista Brenno Pinheiro do *Diário da Noite* de São Paulo, e que também colaborava no jornal *Correio de Bauru*; o jornalista Pedro Ferraz<sup>179</sup> do *Diário da Noite* e seu irmão Brenno Ferraz do *Estado de São Paulo*, esses dois considerados por Brenno Pinheiro como “Os Irmãos Ferraz, Bandeirantes do Jornalismo”; o jornalista e escritor Raphael de Hollanda, editor da revista de variedades *Actualidades* do Rio de Janeiro; o escritor e jornalista modernista Victor de Sá, editor da revista modernista *Phoenix*, também do Rio de Janeiro. Esses colaboradores divulgavam os órgãos da imprensa aos quais estavam ligados. É ilustrativo o anúncio reproduzido a seguir (Figura 13). Nele o jornalista editor da revista *Phoenix* alardeava que contava com a *colaboração dos melhores elementos da nova geração*.

---

<sup>177</sup> Imprensa um poder sempre vigilante. Ensaio da Imprensa em Bauru – 1905-1987. *Jornal da Cidade* 04 out. 1987, p. 10. Caderno Especial.

<sup>178</sup> SODRE, N. W. *História da Imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro: Mauad, 1999. p. 371.

<sup>179</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 92, 17/11/1925, p. 02.



Figura 25 – Propaganda da “Revista Phoenix, o melhor magazine do Brasil” revista carioca que era consumida na cidade. Diário da Noroeste, anno I, nº 157, 03/02/1926, p. 02.

Entre os colaboradores esporádicos dos jornais locais, havia os cariocas e escritores modernistas Cassiano Ricardo, diretor da revista *Novíssima* e redator do jornal *Correio Paulistano* de São Paulo Francisco Galvão, Orestes Barbosa, Neves Manta, editor de uma revista modernista chamada *Brasil Contemporâneo* e os jornalistas Correia Junior da *Folha da Noite* de São Paulo e Marbal Pontes do *Diario da Noite* de São Paulo.

A direção do jornal o *Diario da Noroeste* procurava manter um bom relacionamento com seus colaboradores. Isso pode ser exemplificado pelo jantar oferecido pela redação do jornal a Raphael de Hollanda em 27 de setembro de 1925 no melhor hotel de Bauru à época: o *Grande Hotel Cariani*.

Eram em momentos como esse que as sofisticções sociais das capitais tornavam-se visíveis para a sociedade local. Mais uma vez a prática do banquete se fez presente como forma de agradecimento e exercício social e, claro, de oportunidade para uma confraternização política.

Raphael de Hollanda retribuiu essa homenagem, publicando a fotografia da filha do ferroviário diretor do *Diario da Noroeste* na sua revista intitulada *Actualidades* publicada na capital federal, então a cidade do Rio de Janeiro. A notícia de tal deferência apareceu no *Diario da Noroeste* nos seguintes termos:

#### CHRONICA SOCIAL – ANNIVERSARIOS

A “Actualidade”, applaudida revista carioca, publicou no seu ultimo numero um gentil retrato da linda Rosinha Maringoni, fillinha dillecta do nosso director de cujo lar feliz ella é o mais risonho encanto<sup>180</sup>.

<sup>180</sup> Diário da Noroeste, anno I, nº 132, 05/01/1926, p. 02.

A notícia da aparição dessa fotografia em uma famosa revista da capital federal redundava em um grande prestígio social para o Diretor e sua filha frente à sociedade local. Foi apropriada como uma forma de mostrar que Bauru estava próxima da sociedade carioca, centro irradiador das representações de certa modernidade por excelência.

Em 03 de outubro de 1925, o jornal *Diario da Noroeste* assumiu um importante papel no empenho de levantar recursos para o tratamento de uma doença do poeta Rodrigues de Abreu. Nascido em Capivari, Estado de São Paulo em 27 de setembro de 1897, morando em Bauru desde janeiro de 1923 e vendo sua saúde piorar dia a dia, sem recursos para o tratamento, o poeta despertou a consternação do Diretor João Maringoni que se propôs ajudá-lo. Benedito Luis de Abreu, já era então conhecido como Rodrigues de Abreu.

Havia publicado seu primeiro livro *Noturnos*<sup>181</sup>, em 1919, através das oficinas da *Gazeta de Piracicaba* e Brenno Pinheiro, um jornalista de renome lhe dedicou alguns comentários. Também na cidade de Campinas, Rodrigues de Abreu recebeu uma crônica elogiosa. O dramaturgo Celso de Almeida tornou-se amigo e *protetor* do escritor que, além de poeta, também começou a se interessar pela dramaturgia.

Com sua chegada, a cidade lucrou com mais eventos culturais. Rodrigues de Abreu foi agitador cultural, dramaturgo, poeta e orador do Centro Católico. A antiga revista *Capivari em Camisola* passou a se chamar *Bauru em Foco*, com o poeta interpretando com êxito vários personagens.

O amigo Celso de Almeida, em meados de 1924, custeou o livro inédito de Rodrigues de Abreu *A Sala dos Passos Perdidos*, à época já com os primeiros sintomas da tuberculose<sup>182</sup>. Elogiado pela crítica e reconhecido por Cassiano Ricardo, um dos principais jornalistas e escritores da época, Rodrigues de Abreu viveu pouco para desfrutar o sucesso.

A presença do poeta em Bauru foi notificada em agosto de 1925, destacando sua importância para a vida cultural da cidade. Na coluna *Chronica Social*, com frequência, apareceram informações a respeito do poeta em Bauru como uma série de comentários sobre a sua obra e a comemoração de seu aniversário. Em outubro de 1925, a direção do *Diario da Noroeste* tomou a iniciativa de realizar uma *edição falada* do jornal para arrecadar fundos para o tratamento de saúde do poeta, numa

---

<sup>181</sup> SILVA, D. C. *Poesias completas de Rodrigues de Abreu*. São Paulo: Panorama, 1952, p. 13.

<sup>182</sup> *Ibid.*, p. 11-18.

firme demonstração de que Bauru abraçava um artista de grande representatividade do meio intelectual paulista.

Em 14 de agosto de 1925 aparecia:

CHRONICA SOCIAL

RODRIGUES DE ABREU

Rodrigues de Abreu, um dos mais bellos talentos litterários da moderna geração brasileira, está desde hontem em Baurú, para regosijo de quantos aqui admiram e lhe querem de todo o coração. Saudando o genial (sic) artista, antecipamos, em espírito, o grande abraço amigo, que logo pessoalmente lhe levaremos<sup>183</sup>.

Em 18 de agosto de 1925, outra notificação:

CHRONICA SOCIAL

RODRIGUES DE ABREU

Rodrigues de Abreu, artista genial da “Sala dos Passos Perdidos”, que a critica dia-a-dia consagra como uma das mais altas manifestações da arte poética no Brasil visitou hontem a nossa redacção, a trazer-nos o grande consolo espiritual da sua amizade, do seu abraço leal e bom<sup>184</sup>.

O jornalista Cassiano Ricardo<sup>185</sup>, em 19 de setembro de 1925, noticiou a realização, em Campinas, da *feira de arte e literatura* que os amigos e admiradores do poeta Rodrigues de Abreu ofereceriam a ele para angariar fundos para o tratamento da tuberculose. No aniversário do poeta em 27 de setembro de 1925 foi noticiado com destaque:

CHRONICA SOCIAL.

RODRIGUES DE ABREU

Transcorre hoje o anniversario natalício de Rodrigues de Abreu o poeta de “A Sala dos Passos Perdidos” o que em outro lugar prestamos homenagem pela penna de um dos nossos collaboradores. Rodrigues de Abreu que aqui conta com um vasto circulo de amizades certo recebera hoje innumerous cumprimentos a que nos associamos<sup>186</sup>.

A partir dos festejos de aniversário, preparavam-se as atividades para a arrecadação dos recursos necessários para os cuidados com a saúde do poeta. As

<sup>183</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 12, 14/8/ 1925, p. 2.

<sup>184</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 15, 18/8/1925, p. 2.

<sup>185</sup> [HTTP://www.fccr.org.br/cassiano/index.htm](http://www.fccr.org.br/cassiano/index.htm) Acessado em 22 de agosto de 2008. Cassiano Ricardo nasceu em São Jose dos Campos em 26 de julho de 1895. Foi jornalista, escritor, poeta, Participou da Semana de Arte Moderna de 1922 em São Paulo ao lado de Plínio Salgado, Raul Bopp, Menotti Del Picchia. Faleceu no Rio de Janeiro em 14 de janeiro de 1974.

<sup>186</sup> *Diario da Noroeste*, ano I, nº 50, 27/9/1925, p.2.

atividades seriam uma iniciativa das senhoras e senhoritas da elite<sup>187</sup> local, com o auxílio do jornal *Diário da Noroeste*.

Na edição número 55 de 03 de outubro de 1925, uma manchete enorme estampava a primeira página do jornal: “O pallio portector estendido sobre a cabeça illuminada de Rodrigues de Abreu, o poeta da “A Sala dos Passos Perdidos” pelas senhoras e senhoritas da nossa “élite” local...” Continuava a manchete:

O poeta inimitável de rythmo crystalino, das estrophes que calam, tão forte, no coração da gente, poderá partir em busca de nova força de saude. Assim o quer Bauru, a cidade dos gestos generosos, o adoptivo rincão natal da intellectualidade que por aqui passa ou, então que por aqui se fixa<sup>188</sup>.

A representação da cidade nas palavras dos redatores demonstra como o grupo ligado ao *Diário da Noroeste* procurava impor uma representação de uma cidade nova que se modificava, podendo até abrigar intelectuais de destaque nacional.

O que se chamou de “edição falada” do *Diário da Noroeste* foi pensada para imitar a redação do jornal e, ao invés de ser impresso, seria elaborado ao vivo pelos redatores, colaboradores e correspondentes no salão do Centro Bauruense.

Em sua apresentação o diretor do jornal, João Maringoni, fez um artigo de fundo intitulado “*um assunto palpitante*”. O redator chefe, Jorge de Castro elaborou uma *crônica futurista*, que contou com o auxílio de uma orquestra para ser executada nos moldes marinettianos<sup>189</sup>, “*com nervosa zumbada*”. Brenno Pinheiro, dissertou sobre o “*Jornal de Hoje*”. Enquanto o *carioca* Raphael de Hollanda fez uma “*palestra ligeira*” em torno do tema brasilidade. Todos deveriam cumprir suas atribuições falando como escreviam, de improviso, às pressas no jornal, e foi dado ao público presente o direito de apartearm.

Essa edição falada em prol do poeta Rodrigues de Abreu levantou a importância de 1.500\$000 réis. Importante ressaltar que esse fato, além de levantar recursos, foi uma atividade intelectual inusitada em Bauru. De certa forma mostrava o caráter moderno que a cidade buscava demonstrar.

<sup>187</sup> AZEVEDO, L. H. *Mulher em revista: representações sobre o feminino nas revistas paulistanas O Pirralho e A Cigarra (1914-1918)* Dissertação de Mestrado, Unesp, Assis, 2000, p. 71. As mulheres na década de 1920, no âmbito público, estavam associadas às obras humanitárias, sendo-lhes negado o direito da participação direta, uma vez que estavam privadas dos direitos políticos. Divulgavam a organização de eventos como reuniões, bailes, chás, festas, destinadas a obras de caridade.

<sup>188</sup> *Diário da Noroeste*, anno I, nº 55, 03/10/1925, p. 1.

<sup>189</sup> *Marinettianos*, aqui faz referência ao poeta futurista italiano Filippo Tommaso Marinetti.

O poeta, agradecido, retribuiu o gesto dos amigos e admiradores<sup>190</sup>, publicando na primeira página do *Diario da Noroeste*, dedicado a Paulo Ferraz, redator gerente do jornal, o poema *Bauru* que se tornou um símbolo do período estudado. Interessante notar é que deu mais ênfase ao automóvel do que à ferrovia, até então único meio de transporte naquele momento capaz de transportar as pessoas e as mercadorias pela zona Noroeste. Nesse poema, Rodrigues de Abreu, com muita perspicácia, mostra a convivência de duas cidades de Bauru: a moderna e progressista ao lado da antiga *boca do sertão* e frente pioneira do café, que ele sintetiza como uma característica das cidades novas do Brasil novo. Nota-se o destaque de inúmeros contrastes:

BAURU

Moro na entrada do Brasil Novo.  
Bauru, nome *frisson* que acorda na alma da gente  
ressonância de passos em marcha batida  
para a conquista soturna do Desconhecido!

Acendi meu cigarro no toco de lenha deixado na estrada,  
no meio da cinza ainda morna  
do último bivaque dos bandeirantes...

Cidade de espantos!  
Carros de bois geram desastres com máquinas Ford!  
Rolls-Royces encaham beijando na areia!  
Casa de taboas mudáveis nas costas;  
bungalows comodistas roubados da noite para o dia.  
As avenidas paulistas...  
Cidade de espantos!

Eu canto as estrelas suaves dos seus bairros chics,  
as chispas e os ruídos do bairro industrial!  
a febre do lucro que move teus homens  
nas ruas do centro,  
e a pecaminosa alegria dos teus bairros baixos...  
Recebe meu canto, cidade moderna!

Onde é que estão, brasileiros ingênuos,  
as úlceras feias de Bauru!

Vi homens fecundos que fazem reclamo da Raça!  
E eu sei que há mulheres fidalgas que ateiem incêndios  
na mata inflamável dos nossos desejos!  
Mulheres fidalgas que já transplantaram  
O Rio de Janeiro para este areal!

A alegria buzina e atropela os tristes nas ruas,  
A cidade se fez a toques de sinos festivos,  
a marchas vermelhas de música, ao riso estridente,  
de Colombinas e Arlequins.  
Por isso cidade moderna,  
a minha tristeza de tuberculoso

<sup>190</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 85, 08/11/1925, p.01.

contaminada a doença da tua alegria  
 morreu enforcada nos galhos sem folhas  
 das tuas raras árvores solitárias  
 Eu já tomei cocaína em teus bairros baixos,  
 onde há milonguitas de pálpebras murchas  
 e de olhos brilhantes!

Rua Batista de Carvalho!  
 O sol da manhã incendeia ferozmente  
 a gasolina que existe na alma dos homens.  
 Febre...Negócios...Cartórios, Fazendas...Café...  
 Mil forasteiros chegaram com os trens da manhã  
 e vão, de passagem, tocados de pressa  
 para o El-Dorado real da zona Noroeste!

Acendi meu cigarro no toco de lenha  
 deixado ainda aceso  
 na estrada no meio da cinza  
 do último bivaque dos Bandeirantes...

E enquanto o fumo espirala, cerrando os meus olhos,  
 fatigados do assombro das tuas visões  
 eu fico sonhando com o teu atordoante futuro,  
 Cidade de espantos!  
 Rodrigues de Abreu <sup>191</sup>.

No poema mais revelador sobre a cidade que o acolhera, Rodrigues de Abreu, teceu loas ao artefato técnico que chegava à cidade e a todos admirava, o automóvel, além de pontuar a vida boêmia que levava na alegria da *cidade moderna*, onde não havia espaço para sua *tristeza de tuberculoso*.

Confessa ter consumido cocaína nos bairros baixos da cidade, vício que começava a ser condenado pela sociedade devido aos males físicos e a dependência que causava:

#### MAIS UMA VITIMA DO “VICIO ELEGANTE”

Na Garça, morreu, intoxicado, o Dr. Lauro Guimarães, medico (sic), que se dava ao vício da cocaína.

O cadáver do in ditoso moço foi transportado para São Paulo, onde reside sua família, e onde será sepultado.

Chegou hontem a esta cidade atrelado ao trem da Noroeste; hontem mesmo seguiu para a Capital, em trem especial, pela Paulista.

O vicio horrível da cocaína, por enquanto, tem-se quase exclusivamente confinado aos grandes centros; e a sua irradiação para o interior onde a fiscalização policial nunca será tão intensa, pode trazer para a nacionalidade perigos horríveis. Irá crear uma geração de malucos, de desequilibrados, de impotentes. Antes a febre amarela, o impaludismo, o beri-beri.

Nesta cidade – sabemol-o – as autoridades não estão dormindo sobre este assunto grave.

O mesmo é preciso que aconteça por toda a parte, dando-se caça enérgica aos traficantes da cocaína, seqüestrando-se do convívio social os

<sup>191</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 85, 08/11/1925, p.1.

empolgados pelo vício infame. Sem contemplações. Sem generosidade aos criminosos.

Acima de tudo, a saúde física e moral da raça, que é preciso defender-se á outrance.

Estejam as autoridades de sobreaviso, que nós, pela parte que nos toca, não lhes regatearemos aplausos, estímulos, incitamentos.

Guerra á cocaína.

Em nome do Brasil, guerra á cocaína<sup>192</sup>.

O consumo da cocaína como droga que causava euforia e sensação de bem estar, vigor físico, aumento da percepção e poder de realização pessoal substituiu, na virada dos séculos XIX para o século XX, o consumo de ópio e haxixe. Drogas que causavam uma sensação de torpor e uma percepção de mundo onírica, incompatíveis com a modernização do país a exigir velocidade dos automóveis e dos novos maquinismos e artefatos técnicos científicos<sup>193</sup>.

Mas, o preço pago por essa mudança de vícios foi muito alto e colocava a sociedade em estado de alerta como o anunciado por uma segunda notícia sobre o “vício elegante” e suas conseqüências.

#### A COCAINA

Noticiamos, há dias, o prematuro falecimento de um medico que se dava ao vício da cocaína. Noticias do Estado do Rio, publicadas nos jornaes de São Paulo, dão conta de um caso não menos doloroso: o assassinato praticado por um clinico, empolgado pelo vício escravizador dos estupefacientes, quando num dos delírios que atacam os viciados. O médico que se tornou homicida assassinou, a tiros de revolver, um dos seus melhores amigos sem que tivesse havido causa qualquer. Agiu nesse momento de alluninação, nada mais.

Na Zona Noroeste, graças ao sentimento de dignidade dos nossos pharmaceuticos, não se obtem com facilidade, mesmo com receita medica, cocaína e outros tóxicos. Os pharmaceuticos, não so obedecem, rigorosamente, as exigências da saúde pública, como, também, collaboram na repressão ao vício dos estupefacientes. Alguns delles, quando procurados por qualquer comprador de tóxico, não hesitam mesmo em communicar o facto á polícia, no que fazem muito bem.

<sup>192</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº51, 29/09/1925, p. 2.

<sup>193</sup> RESENDE, B. Construtores de paraísos particulares. In: *Cocaína e outros companheiros de ilusão*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2006. “(...) Como tudo que chegava de Paris no Rio de Janeiro do final do século XIX, *Les paradis artificiels*, de Charles Baudelaire, publicado em 1860, causa grande impacto entre escritores e artistas. Dedicado a sua mulher J.G.F. – ‘ma chère amie’ – *Lês Paradis artificiels* inclui ‘O Poema do Haxixe’ e o ‘Comedor de Ópio’.” “(...) Baudelaire se identifica como um passeador sombrio e solitário, mergulhado no mar das multidões, ou seja, o *flâneur*. Em “O Poema do Haxixe”, Baudelaire procura mostrar quais as propriedades do excitante e a relação que o *efeito produzido guarda com os sonhos*.(p. 19). E à medida que prosseguiu a Primeira República, o entusiasmo pela modernização fez com que a idéia de decadência de costumes freqüentemente ligada ao ópio e ao haxixe fosse substituída pela *ambição da euforia encontrada no éter e na cocaína*. (p. 20). “É o ‘vício novo’ que preocupa Coelho Neto, quando passa a ocupar o lugar do álcool: ‘Uma pitada de cocaína é mais funesta do que um litro de cachaça’. E, ainda para o autor, ‘como vício é elegante todos os querem, e é hoje comum ver-se na Avenida, à hora de maior freqüência, mocinhos sonambulando’” (p.21).

É o dever de todos prestar auxílio ás autoridades.  
 Felizmente para Baurú, médicos pharmaceuticos e polícia estão de olhos abertos, Qualquer que se der ao vicio dos tóxicos não encontrará condescendências nesta cidade. E os vendedores clandestinos, que trazem drogas de contrabando podem estar certos que encontrarão, aqui, autoridades vigilantes.  
 E a lei é severa. Nós outros do “*Diario da Noroeste*” disposto sempre á defeza dos interesses collectivos, não teremos comtemplações. Cada vez que se der um caso, não occultaremos nomes. Este é o dever de todos os jornaes. É precizo que se de combate sem tréguas, em todo o Brasil, ao vício dos tóxicos. A lista de victimas já vae bastante longa<sup>194</sup>.

A cocaína era vendida nas farmácias como remédio para diminuir as dores e passou a ser inalada para outros fins. Era encontrada nas mãos de pessoas sem a qualificação farmacêutica em um comércio clandestino que assustava. O *Diario da Noroeste* denunciou o consumo e comércio de cocaína e dizia estar atento ao “*combate sem tréguas, em todo o Brasil, ao vício dos tóxicos*”.

A repressão aos tóxicos e em especial a cocaína não tardou<sup>195</sup>, tendo início no ano de 1921 com o Decreto–Lei 4.294 que “... *estabelece penalidades para os contraventores na venda de cocaína, ópio, morfina e seus derivados; cria um estabelecimento especial para os intoxicados pelo álcool ou substancias venenosas...*”, mas como se viu a cocaína era consumida por artistas e boêmios da época como uma substância estimulante como exigiam as novas sociabilidades trazidas com a modernização crescente.

Outra passagem do poema que chama a atenção foi o tratamento que o poeta demonstrou em relação às mulheres que teriam trazido os costumes e maneirismos da Capital Federal para a cidade. Seriam mulheres públicas, de costumes diversos daquelas consideradas casadoiras, de família. Estas só poderiam ocupar o espaço público exercendo atividades profissionais consideradas adequadas a sua situação social como o cargo de professoras, algumas atividades no comércio local etc. É provável, pelo teor apaixonado do poema, uma homenagem aberta àqueles que pensaram e executaram a homenagem, que Rodrigues de Abreu tenha pensado também nessas *mulheres da sociedade* que apesar dos interditos sociais puderam levar a cabo a atividade que arrecadou recursos para o seu tratamento contra a tuberculose.

<sup>194</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 54, 02/10/1925, p. 2.

<sup>195</sup> RESENDE, B. op. cit. “(...) A repressão à venda de substancias como a cocaína se inicia em 1921, com a promulgação do famoso decreto-lei 4.294 e se intensifica, especialmente no Distrito Federal, em 1926, quando é criada uma delegacia especializada no comércio ilícito de entorpecentes, na repressão da embriaguez, à cartomancia e ao falso espiritismo” (p. 21).

A realidade boêmia da cidade era bem conhecida pelo poeta que confessou freqüentar os *bairros baixos* bem como os lugares de sociabilidades das elites como se viu na homenagem conduzida para custear seu tratamento e que originou o poema *Bauru*.

Captou na sua sensibilidade poética as contradições da cidade de Bauru que se orgulhava das suas representações da modernização que se avolumavam no imaginário social como *as chispas e os ruídos do bairro industrial*, mas não deixou de registrar a realidade agrícola que contrastava com as representações do moderno, quando ironicamente mostra que *Carros de bois geram desastres com máquinas Ford!*. Mais uma vez fez menção ao automóvel, como em várias partes do poema, enaltecendo-o como o maior símbolo da modernização.

No fim de 1925, o poeta foi para São José dos Campos cuidar da sua saúde, mas não conseguia ficar parado. Escrevia novos poemas, mantinha correspondência com amigos, escritores, jornais, enfim, acompanhava os acontecimentos artísticos e literários do país.

Em novembro de 1926, já com a saúde bem debilitada, Rodrigues de Abreu voltou para Bauru para escrever e ordenar seus últimos trabalhos. Escreveu *Macega Florida*, último capítulo da *Casa Destelhada*. Em princípios de 1927 Cassiano Ricardo, por meio de sua *Editora Hélios Ltda* publicou o último livro do poeta: *Casa Destelhada e Outras Poesias*. Faleceu em 24 de novembro de 1927, apesar de todos os esforços de seus amigos e da *edição falada* do *Diário da Noroeste*.

Contudo, o mais importante em relação à presença de Rodrigues de Abreu em Bauru foi o ar de modernização intelectual que ele trouxe à cidade.

No entanto, uma fotografia do enterro de Rodrigues de Abreu (Figura 14) não deixa de ser uma expressão das representações de uma *Bauru moderna*: o enterro foi acompanhado por uma longa fila de carros, que ostentavam o *poder e o status* dos acompanhantes.

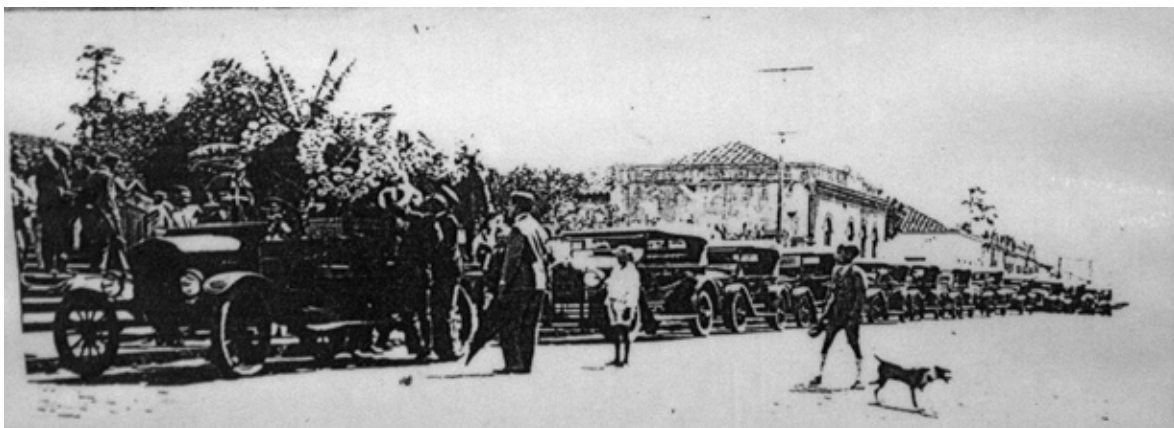


Figura 25 – Reprodução fotográfica do enterro do Poeta Rodrigues de Abreu, 24 de novembro de 1927. Foto Giaxa. Bauru.

O automóvel como representação da modernização ocorrida na cidade de Bauru entre os anos de 1917 e 1939 mereceu grande destaque na imprensa bauruense. Desde 1920 e em uma crescente de propagandas, atingiu o ápice no jornal *Diário da Noroeste* de 1925, quando propagandas das marcas de automóveis existentes à época apareceram em todas as edições até o fim do ano de 1925, comportamento que não se repetiu mais em nenhuma das coleções pesquisadas. É sobre esse artefato técnico tão importante que versa o próximo capítulo.

## CAPÍTULO III

### O AUTOMÓVEL NA CIDADE DAS FERROVIAS

Na sua sensibilidade de poeta, Rodrigues de Abreu, em 1925, quando compôs o poema *Bauru* intuiu que, apesar do uso e da importância das ferrovias para a locomoção de mercadorias e pessoas, o automóvel que começava a circular em Bauru, despertava em muitos o fascínio e o desejo de adquiri-lo.

O historiador Marco Antônio Cornacioni Sávio<sup>196</sup>, estudando o automóvel enquanto artefato tecnológico, diz ser ele possuidor de poder simbólico e de relacionar-se com as instâncias de poder<sup>197</sup>. Nessa lógica esse artefato não deixava de ser, naquele momento, um ator no campo histórico. Portanto, o automóvel enquanto artefato técnico, não era apenas um símbolo de *status* e riqueza, mas uma presença viva para atingir os ideais de modernização.

Essa vontade de modernização, essa busca da modernidade teve suas origens na 2ª Revolução Industrial a partir de 1870, fenômeno que alterou o panorama da produção industrial. A produção fabril expandiu-se por grandes complexos industriais empregando milhares de trabalhadores e provocando alterações na oferta e qualidade das mercadorias em decorrência da produção em alta escala. Em decorrência disso, desenvolveu-se um consumo de massa que em ritmos diferenciados chegou a todas as partes do mundo provocando mudanças culturais na sociedade. Cidades como Bauru, vivendo a realidade de cidade interiorana depararam-se com as maravilhas modernas. Contudo, não havia ainda incorporado a infra-estrutura das cidades burguesas.

Como bem mostrou o poeta Rodrigues de Abreu os contrastes afloravam: uma cidade com infra-estrutura precária onde o carro de boi convivia com automóveis e provocava desastres. Nesta época, Washington Luis, presidente do Estado de São Paulo, pensava as novas tecnologias como um meio de

---

<sup>196</sup> SÁVIO, M. A. C. *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: EDUC; FAPESP, 2003.

<sup>197</sup> MUNFORD, L. (s/d) *The myth of the machine. Technics and human development*. Vol. 1. San Diego, Harvest, HBJ Book apud SÁVIO M. A. C. op. cit. p. 22.

aprimoramento físico e moral<sup>198</sup>. Além do desenvolvimento nacional como um projeto de integração via automóvel e rodovias.

Desde o início da sua carreira política era aficionado por esportes automobilísticos e percebeu as possibilidades do uso do automóvel e das rodovias em oposição às ferrovias. Washington Luis pensava que o automóvel poderia acabar com o atraso brasileiro e criar um ideal de civilidade inclusive no interior do Estado. O automóvel combateria o “espírito do carro de bois” e difundiria a “ética da velocidade e do movimento”.

#### O CARRO DE BOIS E O AUTOMÓVEL

A propósito do passadismo e do modernismo (Em artigo especial para o “Diario da Noroeste”, Francisco Galvão apresenta algumas figuras do movimento modernista do Rio)

O pessoal do “Reboque” não pode  
Nem de carro de bois.

Nós vamos de “Hispano-Suisse”

120 quilometros a hora

Chega sae na 3<sup>a</sup>

Chispada

-Chi! O pessoal ficou atraz.

Victor de Sá, guia (sic) o carro

Bom chaufer

Dirige na “Phoenix”, o pensamento da geração nova

O passadismo desalentado abandona o caminho

-Uinn, ainn, ainn, uinn, ainn

O carro de bois perdeu a corrida.

Eis o Rio que sonha

O Rio que vae ver o corpo da Doriã no Lírico, anda nos footings,

E ainda faz mais.

Sabe escrever, e sentir, o minuto efêmero da beleza nova.

Francisco Galvão<sup>199</sup>.

O automobilismo seria algo cívico que iria além do dirigir um automóvel. Serviria, também, para educar as massas ignorantes que impediam o avanço da civilização no Brasil.

A elite bauruense não ficou alheia a esse clamor. Em 07 de novembro de 1920 *O Bauru* trouxe um comentário a respeito da posição assumida por Washington Luis sobre a importância das estradas de rodagem. Porém, como cidade ferroviária, não podia negar o progresso que as estradas de ferro haviam proporcionado:

<sup>198</sup> SÁVIO M. A. C. op. cit. p. 37.

<sup>199</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 76, 28/10/1925, p.04. O escritor Francisco Galvão escreveu sobre o espírito do carro de bois e a ética da velocidade e do movimento trazida pelo carro.

#### ESTRADAS DE RODAGEM

De modo feliz o sr. Dr. Washington Luis, nestas expressões concretizou todas as vantagens das estradas de rodagem, não deixando de afirmar o elemento do progresso das estradas de ferro; mas estas não accodem a todas as necessidades por que passam em todas as cidades e não passam nas fazendas, não entram nos terreiros, não passam a porta das tulhas, não vão do sitio a estação, nem da propriedade agrícola a casa de negocio. Trabalham a hora certa e por caminhos certos; as estradas de ferro não podem ser todos os transportes, não suprem todos os vehiculos.<sup>200</sup>

Nesse pronunciamento fica bem claro que o presidente do Estado enfatizou a importância do automóvel não como um bem de expressão de luxo, mas como um complemento para atender às necessidades da produção agro-exportadora, cujo produto da vez havia sido representado pelos frutos da grande lavoura cafeeira.

A pressão pela construção de estradas de rodagem e pelo uso do automóvel era um assunto que já estava em pauta, pois o *Diario da Noroeste* de 19 de setembro, que também abordou esse assunto, destacava a importância das estradas de rodagem por propiciarem mais progresso.

#### ESTRADAS S.Paulo 17 (pelo correio)

Acabo de ler, numa revista americana um longo e interessante artigo sobre estradas de rodagem e quais seriam as suas vantagens: Valorização dos terrenos próximos às estradas, que viram seus preços quintuplicados e mais; fácil abastecimento dos centros populosos pelas instalações agrícolas da região; grande mobilidade de mercadorias dificultando a acção dos açambarcadores e permitindo correr apressadamente de um a outro mercado; maior rapidez nas viagens; *desnecessidade do formidável aparelhamento das estradas de ferro* e quebra da cadeia rígida do horário e muitas outras.<sup>201</sup>

Dessa forma, a imprensa de Bauru com esses artigos sobre a importância das estradas de rodagem e, por extensão, o uso de automóveis e caminhões, ia despertando nas elites locais o desejo de adquiri-lo. Ao mesmo tempo em que incentivava o pioneirismo na aquisição daquele artefato moderno.

Não se pode esquecer que, apesar de toda a propaganda a favor do automóvel, era a ferrovia que efetivamente transportava entre as cidades mercadorias e pessoas, pois as condições das estradas de rodagem eram muito

<sup>200</sup> *O Bauru*, anno XIV, nº 677, 07/11/1920, p. 01.

<sup>201</sup> *Diario da Noroeste*, ano I, nº 43, 19/9/1925, p.01. Grifo do autor

precárias para arcar com o volume desses transportes, principalmente à longa distância.

Contudo, foi na década 1920 que teve início a ascensão do automóvel e, ao mesmo tempo, a aceleração da decadência das ferrovias, até então soberanas no transporte no estado de São Paulo.

Tal situação não ocorreu sem rivalidades uma vez que havia uma disputa acirrada entre “rodoviaristas” e “ferroviaristas”. Os “rodoviaristas” tinham o apoio de Washington Luis, do Partido Republicano Paulista e de Antonio Prado Jr. Este último, devido a uma expressiva fortuna pessoal amalhada com o café, bem como seu envolvimento com o Automóvel Clube de São Paulo e o Automóvel Clube do Brasil, foi um grande divulgador do automóvel<sup>202</sup>.

### ***O automóvel como um artefato de sedução***

No Brasil, esse meio de transporte seduziu e inspirou escritores e literatos que desde muito cedo o viram como símbolo da modernidade, aliado à mudança e à velocidade. João Paulo Alberto Coelho Barreto, o João do Rio de tantos pseudônimos, crônicas e escritas, rendeu-se aos encantos do automóvel.

A modernidade analisada por João do Rio levava em conta a velocidade, os ganhos econômicos especulativos e uma visão negativa do passado. O passado era tido como algo anacrônico, fora de moda, fora de lugar, que deveria ser esquecido a qualquer custo. Importante dizer que João do Rio nada mais fez do que expressar um sentimento generalizado das elites cariocas.

O jornalista Brenno Ferraz, fez também diversas observações sobre o automóvel em sua obra *Cidades Vivas*<sup>203</sup> que tratou das cidades do Oeste Novo, onde Bauru se inseria.

Em um trecho da sua obra ele dizia:

Agudos – A sociedade fazendária – Sua influencia e suas iniciativas. Uma fazenda. Além da estrada de automóveis para Lençóis, feita de acordo com esse município, a Câmara abriu uma para Bauru, também de automóveis e de acordo com essa municipalidade. Na extensão de 17 quilômetros, a viagem de uma a outra cidade se faz em 30 minutos. Com o percurso de 12 quilômetros, constrói-se igual estrada para Boreby, fazendo a metade o sr.

<sup>202</sup> SÁVIO, M. A. C. *A cidade e as máquinas*. Bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista. 1900-1930. Tese de Doutorado. São Paulo. Puc-SP, 2005, p. 290.

<sup>203</sup> FERRAZ, B. Op. cit.

Coronel A. José Leite. Projeta-se da mesma forma uma ligação a Pederneiras<sup>204</sup>.

Ferraz, fazendo um contraponto ao livro “Cidades Mortas” de Monteiro Lobato, procurava assim enfatizar a disseminação do progresso nas cidades do novo Oeste, neste caso mostrando a rede de estradas que facilitaria a circulação dos automóveis. Buscava, assim, evidenciar as estradas vicinais bem cuidadas e o automóvel podendo adquirir performances admiráveis para a época. Contudo estava ciente de que pela praticidade o automóvel, apesar de seduzir, não competia com a ferrovia na região Oeste de São Paulo, uma vez que ela contava com a estrutura já pronta. E estava ciente que as rodovias eram poucas e muito precárias:

Problemas da Noroeste – Administração Municipal – Luctas contra o latifúndio - As povoações “imanescentes” – Longe das estradas de ferro – Pirajuí e Cafelândia. Por muito aperfeiçoada, a estrada de rodagem não bate a de ferro, assim como o automóvel, por barato e perfeito, não vence a permanência, a regularidade e a precisão mecânicas da locomotiva em tráfego<sup>205</sup>.

O símbolo de poder e ostentação apontado, que na verdade não pôde ser usado de modo eficaz em cidades do interior paulista como Bauru, dominava o imaginário daqueles que queriam ostentá-lo no meio dominante.

Os ideais modernizantes, expressos na velocidade que a imprensa local divulgava, puderam ser observados na já referida *edição falada* do *Diário da Noroeste*<sup>206</sup> que visou arrecadar recursos para o tratamento do poeta Rodrigues de Abreu. A velocidade que fascinava os futuristas representava a velocidade das novas descobertas tecno-científicas da II Revolução Industrial. O automóvel de corrida que seduzia os aficionados pela velocidade na Europa e nos EUA também começava a rugir seu motor em Bauru, embora permanecesse mais evidente na esfera da representação social das elites, uma vez que as estradas do município bem como as ruas no espaço urbano, por serem precárias, dificultavam a locomoção de veículos automotores em velocidade maior.

---

<sup>204</sup> Ibid. p.45-46.

<sup>205</sup> FERRAZ, B. op. cit. p. 75, p.80.

<sup>206</sup> *Diário da Noroeste*, anno I, nº 55, 03/10/ 1925, p. 1.

### 1.1 O automóvel na cidade de Bauru: as reações da sociedade local

Se a velocidade era uma virtude por aqueles que ansiavam a modernização, para as elites bauruenses era um sonho a ser alcançado. A velocidade real, concreta e almejada, era um apanágio das ferrovias com suas locomotivas que deslizavam pelos trilhos que rasgavam o sertão.

Apesar do preço e da falta de condições de tráfego, o automóvel, como foi salientado, era cobiçado. Fazendo parte da *rede tecno-cietífica* como artefato moderno era pleno de sentido, pois somente dentro dessa *rede* é que ele

(...) pode aparecer como uma força impulsionadora de desenvolvimento científico-tecnológico e como uma manifestação de uma vida considerada civilizada, porque calcada nos padrões europeus de desenvolvimento. Se o automóvel for desligado de sua rede de origem, pouco ou nada significa. (...) Fora da rede, o artefato pouco tem a dizer. Daí não podermos falar do artefato técnico sem considerar a sua dupla natureza: a sua natureza tecnocientífica e a sua natureza social. Como resultado de um complexo sistema de pesquisa e desenvolvimento científico, o artefato técnico está ligado a uma série de “pontos de força” que garantem a sua sobrevivência como representante de uma forma de domínio do mundo natural. Quando falamos do automóvel, não falamos apenas de uma carroceria de madeira e aço, um motor de combustão interna, um eixo e rodas, mas um vasto mundo de pesquisas científicas que tornam viável a sua existência<sup>207</sup>.

Contudo, a cidade que era representada para si própria e fora dela como uma cidade ferroviária precisava ser conquistada pelo automóvel. Foram as propagandas no jornal *O Bauru*, a partir de 1920, que começaram a colocar os bauruenses em contato com esse novo veículo de transporte. A primeira propaganda de automóvel apareceu em maio de 1920<sup>208</sup> anunciando a primeira agência de vendas. Localizava-se no espaço da estação da *EFNOB* chamada *Toledo Piza*. Portanto, a dependência da ferrovia era um fato concreto para se ter acesso ao automóvel.

Era uma propaganda em um clichê simples<sup>209</sup>, que procurava destacar ser o automóvel da marca *Ford* um “Auto Universal”. Dizia ser ele leve, e que

<sup>207</sup> Apud, SÁVIO, M. A. C. *A Modernidade Sobre Rodas*: Op. Cit., p. 44. Grifo no original. Aqui o autor utiliza algumas considerações de Latour a respeito do desenvolvimento das tecnologias e de sua passagem, através do que chama de “provas de força”, para os produtos finais, através de um processo de negociação. Sobre o tema, ver *Ciência em ação*. Como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora. São Paulo, Ed. UNESP, 2000, principalmente o capítulo 3: “Máquinas”.

<sup>208</sup> *O Bauru*, anno XIV, nº 650, 02/5/1920, p. 05.

<sup>209</sup> Estão sendo tratados por clichês os resultados do processo pelo qual as imagens, acompanhadas ou não de textos, eram elaborados para estamparem os jornais. De acordo com MICHAELIS. *Moderno Dicionário da Língua Portuguesa*. São Paulo: Melhoramentos, 1998, p. 516, esse processo

poderia circular com desenvoltura pelos terrenos mais acidentados, arenosos ou cheios de atoleiros, uma característica específica do município de Bauru.



Figura 26 - Exemplo que ilustra o padrão da propaganda que apareciam no *O Bauru*: *FORD* Auto Universal. Versão com o automóvel e o logotipo. *O Bauru*, ano XIV, nº 650, 02/5/ 1920, p. 5.

Essa marca pertencia a uma empresa norte americana que procurava divulgar propagandas que demonstravam uma nova realidade comercial, competitiva e mais “científica”. Assim, a própria propaganda (Figuras 26 e 27) era uma prova da modernização que chegava à cidade.

---

se realizava pela utilização de uma “placa de metal, geralmente zinco, gravada fotomecanicamente em relevo, obtida por meio de estereotipia, galvanotipia ou fotogravura, destinada à impressão de imagens e textos em prensa tipográfica.” Portanto, tanto as imagens quanto a própria placa, que representa o negativo, recebem o nome de clichê.



Figura 27 - *FORD Auto Universal*. Versão simplificada sem a imagem do automóvel. *O Bauru*, ano XIV, nº 650, 02/5/ 1920, p. 5.

Pouco tempo depois, em junho de 1920, uma outra propaganda também aparecia n' *O Bauru*, com a informação de que o automóvel da marca *Ford*, o “auto universal”, estava chegando a Bauru e que as informações deveriam ser obtidas no *Hotel Central*. Chama a atenção a indicação pessoal do anúncio ao se reportar ao nome do vendedor para que fosse procurado pelos interessados (Figura 27):



Figura 28 – Propaganda *Ford – O Auto Universal*. *O Bauru*, ano XIV, nº 658, 27/06/1920, p. 2. Trata-se da primeira manifestação na cidade com informações sobre onde e como adquiri-lo.

A partir dessas publicações, referentes aos meses de maio e junho de 1920, os anúncios tornaram-se constantes até dezembro do mesmo ano. É importante lembrar que, como já foi visto, vivia-se o período do início da implantação das rodovias que visava atender ao mercado de automóveis. Salienta-se que o pioneiro da indústria automobilista e inovador dos processos de produção foi o empresário Henry Ford, conhecido como “o homem que pôs a América do Norte sobre rodas”, sendo o primeiro fabricante de automóveis a torná-lo um produto de

consumo de massas. Conseguiu esse objetivo empresarial baixando os custos por meio da produção em série e estimulando as vendas pelo barateamento do produto<sup>210</sup>. As idéias de Henry Ford chegaram com os seus produtos seduzindo uma região onde o automóvel não tinha condições favoráveis de trânsito.

No ano de 1924, *O Bauru* que havia sido o pioneiro nesse tipo de propaganda não publicou novamente qualquer propaganda de automóvel depois das séries de 1920. É sabido que o automóvel era algo inalcançável para a maioria dos habitantes de Bauru devido ao baixo poder aquisitivo da população local, pois um operário da indústria ganhava algo em torno de 1\$000 por dia de trabalho<sup>211</sup> e um automóvel custava em torno de 7.500\$000 dependendo da marca e do modelo.

Acredita-se que uma explicação possível para essa “avalanche” de propaganda<sup>212</sup> de um produto que, aparentemente, não teria mercado para tanta oferta, foi a excelente safra de café de 1925<sup>213</sup>. Safra essa que certamente gerou recursos que permitiriam aos representantes da aristocracia agrária local a aquisição do automóvel.

Esse interesse pelo automóvel, ao que tudo indica, tomou conta das elites da cidade, pôde ser verificado no *Diário da Noroeste* que noticiou a disputa entre agências locais e importadores os quais queriam introduzir a sua mercadoria na cidade. A possível concorrência com a ferrovia passou a ser um assunto discutido, como pode ser observado no trecho abaixo:

#### O ADVENTO DO AUTOMÓVEL

(...) a estrada de ferro deparou, em 1925, com o seu primeiro rival, o automóvel. Em duas décadas o veículo motor efetuou uma revolução nos meios de transportes. Hoje em dia não se pode marcar limite para o seu desenvolvimento futuro nem sugerir um rival que possa tirar da alta posição que ele já conquistara. (...) Mesmo companhias americanas e inglesas de estradas de ferro, seriamente preocupadas com a concorrência ultimamente feita pela indústria (sic) de transporte por estradas de rodagem, tem tentado combatê-la. E essa concorrência é maior para os transportes de pequena distância. Um exemplo desse fato é dado pela resolução de uma companhia que explora uma linha ferrea entre Chicago e Milwaukee, nos Estados Unidos, que tendo começado a sentir os efeitos da concorrência que lhe

<sup>210</sup> SANDRONI, P. *Novíssimo Dicionário de Economia*. São Paulo, Editora Beste Seller, 2002, p. 249. Verbetes FORD, Henry (1863-1947)

<sup>211</sup> SÁVIO, M. A. C. *A cidade e as máquinas*. Op. Cit.

<sup>212</sup> Devido à descontinuidade das coleções de jornais existentes nos arquivos optou-se por analisar os números de jornais correspondentes àqueles anos: *Diário da Noroeste* e *Correio de Bauru*. Por outro lado, as coleções correspondentes aos anos de 1925 e 1926 concentraram curiosamente uma verdadeira avalanche de oferta de automóveis das marcas tradicionais no mercado brasileiro, como os automóveis das marcas *Ford* e *Chevrolet* e ainda outras marcas pouco conhecidas, e que nem existem mais (Hupmobile, Studebaker, Rugby, Oldsmobile, Buick).

<sup>213</sup> MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec; Polis, 1984.

faziam pequenas empresas de auto-ônibus estabelecidas na mesma zona por ela servida, tratou de estabelecer-se nas próprias linhas desses veículos, para obter com elas a preferência do público e provocar o conseqüente desaparecimento das outras<sup>214</sup>.

A notícia foi publicada com grande destaque pelo *Diário da Noroeste* e deve ser entendida dentro do contexto do Brasil da época, quando ainda as estradas de rodagem eram de terra, e que na época da seca levantavam pó e na das chuvas abriam-se buracos que impediam a circulação daqueles veículos. A primeira estrada asfaltada ligando o Rio de Janeiro a São Paulo, data da década de 1950<sup>215</sup>.

Para perceber a entrada do automóvel na cidade de Bauru e a contenda entre as agências que comercializavam as marcas mais conhecidas (e aquelas que almejavam espaço comercial), devem-se observar as propagandas existentes e os motivos envolvidos nessa disputa que não eram apenas pela venda de automóveis, mas de um projeto de modernização para a Nação que atingiu em cheio representantes da elite bauruense.

## **1.2 Disputa comercial**

Entre as agências já estabelecidas, estavam aquelas que comercializavam as marcas *Ford*, à rua Batista de Carvalho, número 134, administrada pela empresa *J. Pinto & Cia.* e os automóveis da marca *Chevrolet*, também à rua Batista de Carvalho, número 116.

Importadores tentavam, à época, trazer outras marcas como o automóvel da marca *Rugby*, produzido pela Companhia *Durant Motor Company New Jersey*, criada pelo empresário norte americano Willian Crapo Durant. A marca contava com um representante na cidade, que mantinha uma exposição permanente daqueles automóveis, à rua 1º de Agosto, na chamada *Casa Veado*, de propriedade do agente importador *Nicolino Rosellii & Cia.* O automóvel da marca *Hupmobile*, produzido pela companhia americana *Hupp Motor Detroit Michigam*, do empresário estadunidense Robert Craig Hupp tinha como agente importador Jose Theodosio Serra.

Em ocasiões especiais, como na semana que antecedeu a comemoração da independência do Brasil do ano de 1925, a agência *Ford* organizou um evento com

---

<sup>214</sup> *Diário da Noroeste*, anno I, nº 56, 04/10/1925, p.1.

<sup>215</sup> BRUAND, Y. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2003, p. 18.

o nome de *Semana Ford*, que ocorreu entre os dias 05 a 12 de setembro. Os termos da notícia sobre esse evento foram os seguintes:

Agência local da Ford Motor Company, celebrará, nesta cidade a semana Ford. Para o dia 07 está designado um pic-nic a hora e local que oportunamente se anunciarão, devendo receber convite todos os proprietários locais de máquinas Ford, e outras pessoas.<sup>216</sup>

Se a agência local da *Ford* pretendia convidar todos os proprietários locais dos automóveis produzidos pela empresa, presume-se que eles não eram tão expressivos numericamente e certamente restringia-se a alguns representantes das elites locais.

No jornal *Correio de Bauru* circularam mais notícias a respeito do tipo de práticas comerciais e propagandísticas da marca *Ford*.

Em contrapartida, a agência *Chevrolet* divulgou seus automóveis utilizando toda a primeira página do *Diario da Noroeste* em uma edição de domingo.



Figura 29 – Reprodução fotográfica do anúncio da “Chevrolet”. *Diario da Noroeste*, anno I, nº 62, 11/10/1925, p.01. “O Filhote Da Cadillac, Producto Da General Motor”.

As agências não lucravam apenas com a venda dos automóveis, mas também com o combustível e os acessórios necessários à sua manutenção. Por isso, também, era importante a sua divulgação pela imprensa.

<sup>216</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 29, 03/09/1925, p.01.

Prova disso são os anúncios atribuídos à agência *Ford* que informava sobre "(...) grande estoque de querosene Jacaré a 33\$000 a CAIXA" e "(...) gasolina Motano, CAIXA, 48\$000 (...)". Além da já concorrente agência *Chevrolet* que informava aos seus clientes a disponibilidade de "(...) pneumáticos MICHELIN e GOODRICH (...)”<sup>217</sup>

As agências que comercializavam as marcas menos conhecidas como *Rugby* e *Hupmobile*, fizeram expressiva campanha publicitária desde os primeiros números do jornal *Diário da Noroeste*. Essas propagandas apareciam com maior frequência nas páginas iniciais (02, 03 e 04) e, raramente, na primeira página<sup>218</sup>.

É certo que as propagandas de automóveis divulgadas pelo *Diário da Noroeste* tenham vindo dos países de origem dessas marcas<sup>219</sup>. Exemplo dessa afirmação ficou claro com a ocorrência de representações do feminino, incomuns nas relações sociais dos bauruenses naquele momento .

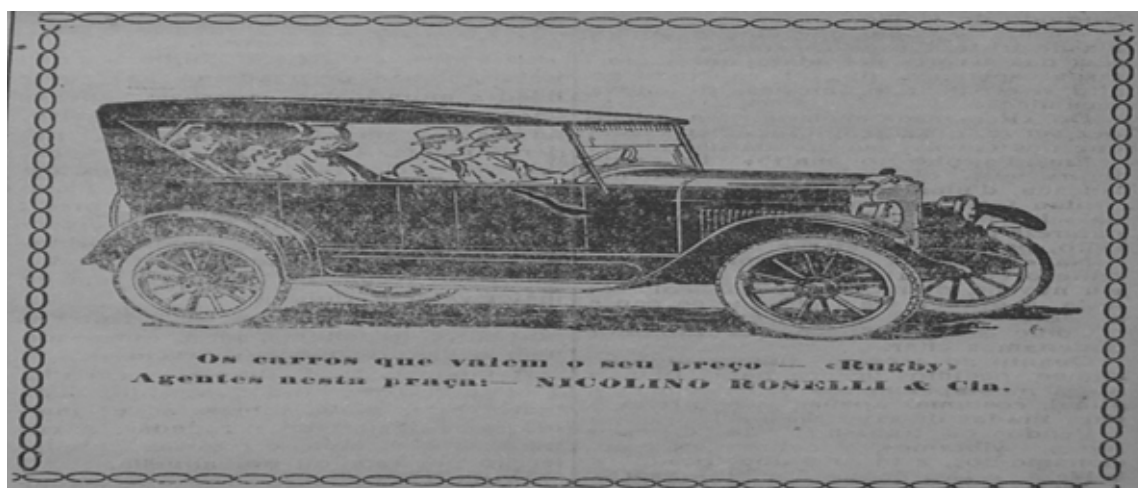


Figura 30 – Propaganda do automóvel *Rugby*. *Diário da Noroeste*, ano I, 28/8/1925, p.03. “Os carros que valem o seu preço” e mais adiante a indicação dos revendedores: “Agentes nesta praça: Nicolino Roselli & Cia”.

O que podemos observar nessa propaganda do carro *Rugby* (Figura 28) é a representação de como a família deveria usar esse carro. Os homens apareceram sentados no banco da frente, um deles conduzindo o automóvel, enquanto as

<sup>217</sup> *Diário da Noroeste*, ano I, nº 47, 24/09/1925, p. 02.

<sup>218</sup> Os automóveis *Rugby* contaram com 37 propagandas nos 128 números consultados, num total de 28,90%. Os automóveis *Hupmobile* contaram com 110 propagandas nos 128 números consultados, em um total de 85,93%, com propagandas duplas nos números 103, 104, 105, na p.1 e na p. 4 e o número 106 com propaganda grande na página 2 e na página 4.

<sup>219</sup> Ver a propaganda grande do automóvel *Hupmobile*, p.20. Como as propagandas vinham das casas importadoras em São Paulo, a probabilidade de terem vindo prontas do país de origem é muito grande.

mulheres, bem como a criança, estavam ocupando o banco de trás. Já em outra propaganda desse mesmo modelo de automóvel, o mesmo clichê era apresentado, mas com um texto maior que enaltecia as qualidades do agente importador: a *Casa Veado de Nicolino Roselli & Cia.*



Acabam de chegar a esta cidade os afamados automóveis **«RUGBY»**, tão economicos quanto os mais economicos que existem, e tão velozes como os melhores carros de alto preço.

Os carros **«RUGBY»** são construídos com os mesmos materiais e esmero que os carros dos mais altos preços. Podem transitar por qualquer estrada devido a elevação do carter e diferencial. Podem ser submetidos a serviços longos e pesados com resultado sempre satisfactorio como o atestam milhares de compradores deste carro. Em resumo, os automóveis **«RUGBY»**, são

**Os carros que valem o seu preço**

Conveni ver e experimentar o carro **«RUGBY»**, antes de decidir da preferencia do carro a comprar; e este carro, pela sua elegancia, enorme economia, força e adaptação às peores estradas, será o **ESCOLHIDO**.

Para verificar essas verdades, basta experimental-o.

Exposição permanente no amplo salão da Rua 1. de Agosto d. 20  
(em frente á **Casa Veado**)

Agentes autorizados para vendas nesta cidade, Guayanaz, Avahy, Presidente Alves, Pirajuhy e Piratininga até Gralhas.

**Nicolino Roselli & Cia.**

Os carros e caminhões **«RUGBY»**, são productos da colossal Companhia **«Durrant Motor Company New Jersey»**, cuja produção diaria é de mais de MIL carros.

**A MAIOR facilidade para peças e accessorios**

Concedem-se sub-agencias para as localidades acima.

Para mais informações, com os agentes **NICOLLINO ROSELLI & CIA.**  
Rua 1.º de Agosto (CASA VEADO) BAURÚ

Figura 31 – Reprodução de fotografia do anúncio do automóvel da marca Rugby. *Diario da Noroeste*, anno I, nº 11, 13/8/1925, p. 03. “Acabam de chegar a esta cidade os afamados automóveis ‘RUGBY’ tão econômicos (sic) quanto os mais economicos (sic) que existem tão velozes como os melhores carros de alto preço”.

Na disputa por espaço no mercado dominado pelas empresas *Ford* e *Chevrolet*, a marca *Rugby* procurava enfatizar as vantagens de adquirir o veículo por ela produzido por meio de um confiável e bem informativo anúncio: o provável comprador era estimulado a ver e experimentar antes de decidir pela compra. Também deveria levar em conta a elegância, economia, força e “*adaptação às piores estradas*”. Lembrava ainda ao comprador em potencial de que haveria fornecimento de peças e acessórios adequados para a manutenção.

Os carros “RUGBY” são construídos com os mesmos materiais e esmero que os carros dos mais altos preços. Podem transitar por qualquer estrada devido a elevação do carter e do diferencial. Podem ser submetidos a serviços longos e pesados com resultados sempre satisfatórios como atestam milhares de compradores deste carro. Em resumo, os automóveis “RUGBY” são OS CARROS QUE VALEM O SEU PREÇO. Convém ver e experimentar o carro “RUGBY”, antes de decidir da preferência do carro a comprar; e este carro, pela sua elegância, enorme economia, força e adaptação as piores estradas será o ESCOLHIDO. Para verificar essas verdades, basta, experimentar. Exposição permanente no amplo salão da rua 1º de Agosto n. 20 (em frente à Casa Veado). Agentes autorizados para vendas nesta cidade, Guaianases, Avaí, Presidente Alves, Pirajuí e Piratininga até Gralhas. Nicolino Roselli & Cia. Os carros e caminhões “RUGBY” são produtos da colossal Companhia “DURANT MOTOR COMPANY NEW GERSEY”, cuja produção diária é de mais de MIL carros. A maior facilidade para peças e acessórios. Concedem-se sub-agências para as localidades acima. Para mais informações, com os agentes Nicolino Roselli & Cia. Rua 1º de agosto (CASA VEADO) Bauru.<sup>220</sup>

Já os anúncios dos automóveis da marca *Hupmobile* faziam de forma enfática a oposição cidade *versus* campo (Figura 32).



Figura 32 – Reprodução fotográfica do anúncio “É UM HUPMOBILE. *Diario da Noroeste*, anno I, nº 29, 03/9/1925, p. 4. (...) tal a maneira de dizer que é um carro de qualidade. “Inquestionavelmente, os HUPMOBILE são construídos com bons materiais e mão de obra prima o que alcançam máximo conforto e verdadeira potencia”

Portanto, a sociedade de Bauru que vivia em um município pioneiro, ainda que com predominância do rural sobre o urbano, via nessas propagandas uma imagem muito distante da realidade. Contudo, certamente, foi havendo por parte de

<sup>220</sup> Idem. Mais adiante se tratou do início do que atualmente é conhecido como *test-drive* para que os possíveis compradores decidissem pela compra do automóvel anunciado.

muitos bauruenses um esforço para aproximarem-se dos novos padrões de vida veiculados nas propagandas de automóveis que apareceram de forma maciça nos jornais locais no momento em questão.

Embora o texto enfatize a qualidade e a potência do veículo, a imagem é bastante forte ao denunciar as diferenças entre a cidade e o campo. O “universo rural” é representado pela figura de um trabalhador do campo, vestido com um macacão (como se vestiriam tradicionalmente os estadunidenses que trabalhavam no campo), próximo a uma leitoa que amamentava seus leitõezinhos. O camponês observava um automóvel da marca *Hupmobile*, representante de um mundo urbano, avançado, rápido, ágil e vitorioso.

Se comparar as propagandas veiculadas entre os anos de 1925 e 1926 com aquela, já mencionada do ano de 1920, que indicava a vinda do “Auto Universal” na Estação ferroviária (Figura 26), percebem-se diferenças que indicam também as transformações da cidade que, certamente, estavam acompanhando as transformações da sociedade brasileira.

Nota-se que, ao contrário da propaganda do automóvel da marca *Rugby* (Figura 30), quem dirige o automóvel da marca *Hupmobile* (Figura 32) é uma mulher bem vestida, com uma estola de pele, tal qual as outras passageiras, todas mulheres, fazendo oposição à figura do trabalhador rural. O veículo seguia em direção à cidade.

O clichê, ao que tudo indica, era importado, e tinha a função de alimentar na mulher brasileira, bem como na bauruense, representações da sociedade estadunidense. Embora os modos de vida dessa mulher estivessem muito distantes da mulher norte-americana burguesa, a propaganda não deixava de buscar sedimentar certos valores considerados modernos.

Em outra ilustração (Figura 33), também do automóvel da marca *Hupmobile*, foi novamente a mulher que se destacou no ideário a ser propagado. No entanto, diferente da primeira, essa personagem também foi representada de acordo com o caráter do carro, um modelo esportivo.

UM "SEIS" FABRICADO POR  
**HUPMOBILE!**

E' essa a grande boa noticia para multidoes, porque milhares de automobilistas tem esperado o "HUPMOBILE" "6" para delle fazer o seu carro. Todo o mundo esperou o grande carro, pois sabia que a Fabrica HUPMOBILE co densaria a experiencia e os ensinamentos de 17 annos de producao de finos automoveis.

O "SEIS" vai de encontro a essa expectativa. Sim, vai além — excede-a.

IMPORTADORES :

**João Jorge Figueiredo & Cia.**

SECÇÃO DE AUTOMOVEIS

RUA LIBERO BABARO, 31 — S. PAULO

**Hupmobile**  
S E I S C Y L I N D R O S

DTD 322

Figura 33 – Reprodução fotográfica do anúncio "HUPMOBILE". *Diario da Noroeste*, 29 nov. 1925, anno I, nº 103, p. 01. Modelo '6' para dele fazer o seu carro. Todo mundo esperou o grande carro pois sabia que a Fábrica HUPMOBILE e o desafio a experiência e os ensinamentos de 17 anos de produção de finos automóveis. O "SEIS" vai (sic) de encontro a essa expectativa. Sim. Vai (sic) além – excede – a. Importadores: João Jorge Figueiredo & Cia – Secção de automóveis. "Rua Líbero Badaró, 31 – S. Paulo"

Essa propaganda apareceu poucas vezes, talvez devido ao seu custo para o anunciante. A representação estilizava o automóvel que era apresentado de forma lúdica, agradável, como um bem destinado ao lazer. Tem-se a imagem de um automóvel parado, embaixo de uma árvore, com um jovem na direção rodeado de outros jovens. Uma figura feminina no banco traseiro, a sorrir e outra imagem feminina em destaque, também despreocupada e alegre, ao lado do texto da propaganda e correndo atrás de seu chapéu, que rolava por cima do símbolo da marca do automóvel anunciado. Não se tratava de qualquer representante da marca *Hupmobile*, mas sim o do lançamento no Brasil de um modelo com seis cilindros que, além de todas as qualidades já descritas, trazia melhoras pela experiência de 17 anos na fabricação de finos automóveis. Portanto, era o que de mais novo estava sendo colocado no mercado e apresentado para a sociedade bauruense.

O modelo *Seis* da marca *Hupmobile* teria sido aguardado por milhares de automobilistas e seu advento foi uma boa notícia para os amantes de carros. Esse mesmo anúncio (Figura 33) tinha por finalidade informar aos possíveis compradores sobre a força de um motor de seis cilindros aliado a jovialidade das pessoas que o conduziam. O sorriso de todos na imagem visava mostrar o prazer e a leveza de dirigir um automóvel tão possante e poderoso. A propaganda, que buscava idealizar situações hipotéticas, ainda que intencionando torná-las reais, não levava em conta a realidade interiorana, muito distante da sua proposta. Contudo, o seu poder simbólico para a representação do urbano moderno era enorme. A *Casa Veado* não importava apenas os automóveis da marca *Rugby*, mas também os *Studebaker*, outra marca norte-americana famosa na época.

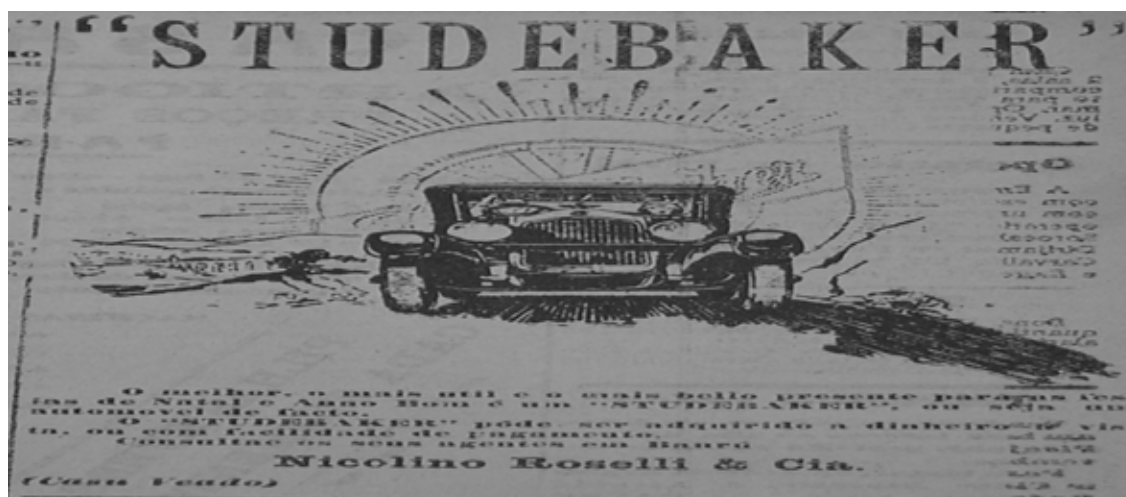


Figura 34 – Reprodução fotográfica do anúncio “STUDEBAKER”. *Diário da Noroeste*, ano I, nº117, 16/12/1925, p. 03. “O melhor e mais útil e o mais belo presente para as festas de Natal e Ano Bom são um ‘STUDEBAKER’, ou seja, um automóvel de fato. O ‘STUDEBAKER’ pode ser adquirido a dinheiro à vista, ou com facilidades de pagamento. Consulta com seus agentes em Bauru. Nicolino Roselli & Cia. (Casa Veado)”.

A propaganda (Figura 34), embora menos sofisticada que a do automóvel da marca *Hupmobile*, trouxe uma mensagem relacionando o automóvel com algo belo, pujante, e que proporcionaria a sensação de força e aceitação. No fundo, vê-se um sol no formato de uma roda de automóvel, levando o leitor e possível comprador a identificação com o raiar de um novo dia.

A partir de janeiro de 1926, a cidade viu a entrada de outro concorrente na disputa pelo mercado de automóveis. Chegou à cidade a agência *Ribeiro & Aiello*, localizada à rua Piratininga, e importadora da marca *Dodge Brothers* de automóveis e a marca *Graham Brothers* de auto-caminhões.

Os anúncios desse novo automóvel e dos caminhões fabricados pela mesma marca informavam sobre uma nova agência de automóveis na cidade. Bauru, desde então, passaria a contar com as marcas mais famosas de automóveis. O *Oldsmobile* também foi outra marca que apareceu nos anúncios na imprensa local.



Figura 35 – Reprodução fotográfica do anúncio “Automóveis Dodge Brothers”. *Diario da Noroeste*, anno I, nº 131, 03/1/1926, p. 01. “O expoente máximo dos carros da sua classe; Auto –caminhões Graham Brothers- Os melhores e mais possantes conhecidos atualmente no mercado. A resistência dos automóveis Dodge Brothers e caminhões Graham Brothers é comprovada pelos serviços prestados e pelo mínimo custo de manutenção em vários anos de serviço. Assim atestam todos os que possuem. RIBEIRO & AIELLO, Rua Piratininga – Baurú. Propaganda dos automóveis Dodge Brothers e do auto-caminhão Graham Brothers”.

A expressiva quantidade de propagandas e a qualidade das mesmas, em princípio, poderia levar a crer que o mercado para o automóvel na cidade de Bauru era grande. Contudo, o município, em 1925, não contava mais de 20.000 habitantes. Ainda assim, não deixava de ser um mercado bastante promissor.

### **1.3 O automóvel no “Correio de Bauru”: novas versões para o mesmo personagem**

Com mais tempo no mercado e ocupando um espaço que *O Bauru* não conseguia alcançar, o *Correio de Bauru* também veiculou propagandas de automóveis no ano de 1925.

Assim como no *Diario da Noroeste*, as propagandas de automóveis puderam dar a dimensão das representações sociais de uma paisagem urbana em sintonia

com a sociedade local. Das marcas tratadas, a *Dodge* foi a menos presente. Apareceu em um único anúncio, comunicando ao leitor que “dentro em breve” abriria uma agência onde seriam vendidos automóveis e caminhões, além de peças da própria marca e de outras empresas (Figura 34). Dizia ser um grande atacadista dos pneumáticos *Michelin*, pois havia efetivado um grande contrato com aqueles fabricantes.

Considerando as dificuldades iniciais que o automóvel enfrentou para se firmar enquanto meio de transporte, devido à falta de ruas e estradas em boas condições na região de Bauru, a persistência em divulgar aquele produto, por meio das propagandas, evidenciou um trabalho de sedução do público-alvo que se fazia a partir dos ideais de modernização.



Figura 36 – Reprodução fotográfica do clichê “Dodge Brothers Motor Car”. *Correio de Bauru*, anno X, nº 1128, 04/10/1925, p.1. “Abrir-se-á brevemente nesta cidade, á rua Piratininga (junto á *Casa Ribeiro*) uma bem montada agencia dos afamados automoveis e caminhões DODGE, onde todos os senhores possuidores de carros, encontrarão todas as peças e demais accesorios de que venham necessitar. A Agencia “Dodge” terá, além das peças para os DODGE, um variado sortimento de accesorios e peças para automoveis de todas as marcas. PNEUMATICOS MICHELIN: como grande stokista que è, destes pneus, devido a um grande contracto que fez com os fabricantes, esta agencia vae vendel-os por preços nunca vistos nesta praça. Terá sempre em stock, pneus e câmaras de ar, para todas as marcas de carros. NÃO DEIXEM DE VISITAR A “AGENCIA DODGE”. RIBEIRO & AIELLO Agentes em Bauru.”

Talvez, por ser reconhecida como zona pioneira onde só pela ferrovia se tinha acesso aos lugares mais distantes e lançando mão de um *clichê* elaborado

para outro lugar do planeta, a empresa *Dodge* elaborou seu anúncio cuja cena formava um conjunto bizarro sem nenhuma conexão com a realidade local: o personagem masculino dirigindo um modelo de sua marca, próximo a um monumento que enaltecia um herói e aos pés desse monumento, a figura feminina com trajes típicos de áreas desertas carregando água na cabeça.

Já a marca *Studebaker* tinha como mote a frase: “*O Studebaker hoje é o ideal de amanhã*”. Anunciava que seus modelos eram mais modernos e ressaltava também o valor que um automóvel representaria (Figuras 35 e 36).

**NENHUM OUTRO CARRO  
OFFERECER TANTO  
POR TÃO POUCO**

Esta afirmativa tem apoio evidente em cada um dos novos modelos Studebaker. Os novos carros têm uma aparência distinta—adeantada um anno do desenho corrente dos outros automoveis—saltando-se pelo conforto que oferecem, pelo seu admiravel funcionamento e valor que representam.

Perguntae às pessoas que os possuem.

Para que sua compra seja útil V. Excia. deve ver os novos Studebakers antes de adquirir seu automovel. Permitta-nos fazer-lhe uma demonstração pratica destes e depois lhe daremos liberdade para escolher seu automovel.

**O Studebaker de hoje é  
o ideal de amanhã**

Acceptam-se agentes nas zonas vagas

O Studebaker especial-Six Duplex

Studebaker do Brasil, S. A.  
Rua Barão de Itapetininga, 25  
S. PAULO

**NICOLINO ROSELLI & CIA!**  
Agentes em Baurú

Figura 37– Reprodução dos anúncios do *Studebaker*. *Correio de Bauru*, ano X, nº 1128, 04/10/1925, ano X, p.06 e ano X, nº 1157, 08/10/1925, p.2. “Nenhum outro carro oferece tanto por tão pouco”.

O modelo que aparece na propaganda estava sendo dirigido por um homem, bem vestido, com sua família e em conversa com alguém, parado em um lugar aprazível. Ao fundo, repousava a natureza domesticada e agradável, sem representar ameaça pronta para o usufruto do brasileiro civilizado. A seqüência de textos, reforçados por imagens, visava alimentar a imaginação e o desejo de possuir esse novo e sedutor meio de transporte. Percebeu-se que as empresas produtoras investiram muito em propaganda na região de Bauru, que já era conhecida como importante entroncamento ferroviário. Tanto que o inspetor nacional da empresa



PORQUE STUDEBAKER REDUZ SEUS PREÇOS? Levando ao mais alto grau a excellencia de construcção de automoveis de alta categoria, conseguiu a STUDEBAKER este desideratum, graças ao seu plano de construcção "One Prolit" que se traduz pela expressão portuguez de "um unico lucro". E porque "único lucro"? Entende-se por esta expressão o facto de ser STUDEBAKER nos carros de alta categoria, a única fabrica ella mesma todas as principaes peças de seus automoveis, como na esphera dos carros de preços baixos, acontece com as fabricas *Ford*. As incontestáveis vantagens deste plano de fabricaçãõ resaltam a primeira vista. Fabricando todas as principaes peças de seus automoveis nas suas próprias officinas, a STUDEBAKER elimina os lucros que teriam de ser distribuídos a fabricantes de peças e estes mesmos lucros se tornam partes intrinsecas de seus automoveis, traduzidos em luxuosos refinamentos de construcção....

...PREÇOS EM SÃO PAULO E RIO:

Standard Six Duplex Phaeton 50 Hp para 5 pass.	14:000\$000
Special Six Duplex Phaeton 65 Hp para 5pass.	18:000\$000
Special six Sport Roadster 65 Hp para 5pass.	20:500\$000
Big Six Duplex Phaeton 75 Hp para 7pass.	21:000\$000

STUDEBAKER DO BRASIL S.A.

SÃO PAULO Rua Barão de Itapetininga, 25.

RIO DE JANEIRO Avenida Rio Branco, 180.

AGENTES EM BAURU

NICOLINO ROSELLI & CIA.

Facilita-se o pagamento mediante a entrada de 5:000\$000 e títulos endossados<sup>222</sup>.

A empresa *Studebaker* ao fazer sua propaganda em 1925, no *Diario da Noroeste*, ressaltou uma prática do *fordismo* que era dominar todas as etapas de produção e todo o fornecimento de matérias primas para reduzir os custos (verticalização)<sup>223</sup>. Além dessa tática de propagandear uma atitude que já era adotada por uma outra marca, o grande apelo da *Studebaker* era a possibilidade de compra a prazo.

A concorrência com a empresa *Ford*, que se dava no âmbito internacional, era explicitada em Bauru através das propagandas, que no seu conjunto ia seduzindo um segmento social da cidade às benesses da modernidade.

Já o anúncio do automóvel da marca *Buick* apresentava-se valorizando a resistência, potência, velocidade e economia do seu automóvel. Era vendido na também interiorana cidade de Jaú e contava com representante em Bauru<sup>224</sup>.

<sup>222</sup> *Correio de Bauru*, anno X, nº 1157, 08/10/1925, p.02.

<sup>223</sup> SANDRONI, P. *Novíssimo Dicionário de Economia*. São Paulo, Editora Beste Seller, 2002, p. 249. Verbete FORDISMO. Conjunto de racionalização da produção elaborado pelo industrial norte-americano Henry Ford, baseado no princípio de que uma empresa deve dedicar-se apenas a um produto. Para isso, a empresa deveria adotar a verticalização, chegando a dominar não apenas as fontes das matérias primas, mas até o transporte de seus produtos. p. 249.

<sup>224</sup> Victorino Ghedini na Rua Araújo Leite na Garage Viajantes.

Como as demais propagandas de automóveis era a família que dispunha de maior recurso financeiro que deveria ser conquistada. Assim, o veículo apareceu estacionado em frente a um rico portão, de uma casa assobradada com um belo paisagismo à espera de uma mulher com traje de luxo. Aparentavam sair para uma reunião social, própria àqueles que pertenciam às elites econômicas (Figura 37). Novamente a mesma mensagem: a natureza domesticada a serviço do ser humano. E a sociabilidade de caráter burguês da qual o automóvel já fazia parte.

Certamente, muito distante da realidade da sociedade bauruense. No entanto, propunham no horizonte, um novo padrão de sociabilidade para as elites locais.



Figura 39 – Reprodução fotográfica do anúncio do automóvel *Buick*. *Correio de Bauru*, anno X, nº 1072, 31/7/1925, p.02. “o carro resistente, possante, veloz e econômico

Alguns segmentos da sociedade local já começavam a negociar automóveis usados, ampliando suas possibilidades comerciais. Ao lado da propaganda, uma nota, como os modernos anúncios classificados, sobre a venda de um automóvel da marca *Buick* com apenas dois ou três passeios (Figura 40).

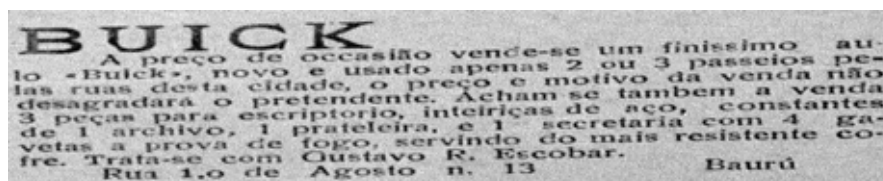


Figura 40 – Reprodução fotográfica do anúncio “classificado” do automóvel usado a preço de ocasião. *Correio de Bauru*, anno X, nº 1072, 31/7/1925, p. 02.

A firma que comercializava a marca *Chevrolet* buscou sobressair-se anunciando um automóvel prático, econômico e ao alcance de todos. Nos modelos mais caros, os preços praticados eram a metade daqueles cobrados pelo automóvel de luxo *Studebaker*. No clichê que ilustrou esse veículo, mais uma vez apareceu a natureza domesticada, pagando tributos à civilização urbana. Portanto, muito diferente da realidade bauruense, onde ainda era comum a convivência com a paisagem característica do que havia sido a *boca de sertão* – mata e capoeira – nos limites da cidade, e esta dispendo de condições urbanísticas precárias. Assim, em contraste com o cotidiano da cidade, a propaganda exibiu uma família, em seu automóvel da marca *Chevrolet* comprando frutas e legumes de um senhor de idade avançada em um passeio ao ar livre, no campo (Figura 41).

Imagem, texto e valor do automóvel deixaram claras as possibilidades de aquisição de um veículo destinado a toda a família que se esperava popularizar-se. A própria facilidade de pagamento indicou a atitude das empresas produtoras de popularizar seus veículos nos mercados mais promissores. Bauru, sem dúvida, seria um deles.

Na parte inferior do clichê, um chassi de caminhão lembrando que *um Chevrolet* não era só para o lazer. A empresa buscava especializar-se cada vez mais em seu segmento lançando tanto veículos de passeio quanto utilitários. E dessa forma, ganhar a simpatia dos consumidores além de alcançar a maior fatia do mercado em virtude da redução dos custos da produção.

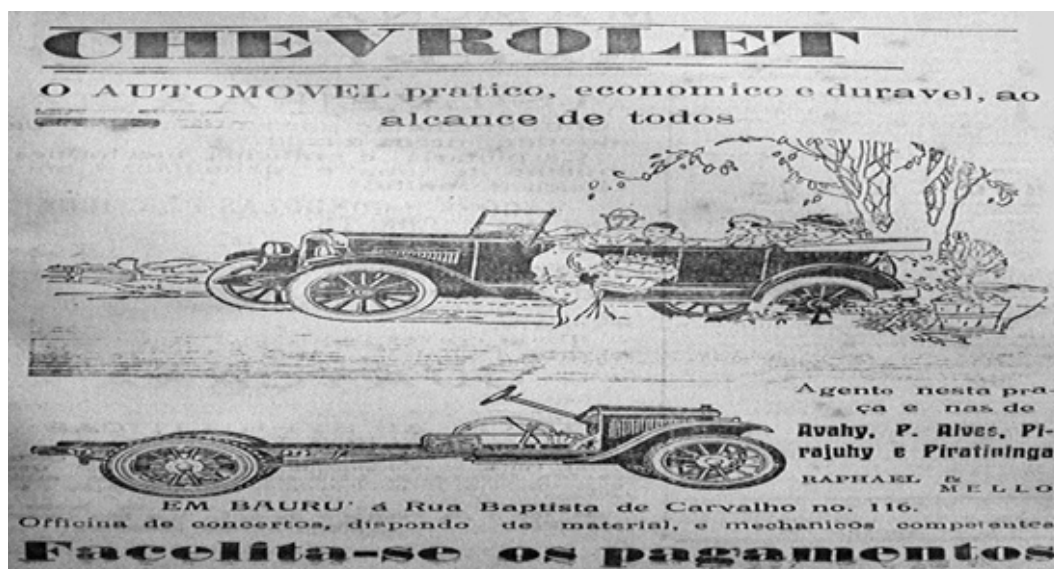


Figura 41 – Reprodução fotográfica do anúncio “CHEVROLET O AUTOMOVEL. *Correio de Bauru*, anno X, nº 1026, 06/6/1925, p. 03. “pratico, economico (sic) e duravel (sic), ao alcance de todos”.

Na propaganda abaixo, (figura 42) uma campanha publicitária de página inteira, em uma edição especial de seis páginas, seguiram os modelos de automóveis que a empresa estava comercializando e uma foto dos proprietários na *Semana Chevrolet* de Bauru<sup>225</sup>. Ela revelava que a agência possuía automóveis para pronta entrega e elencava os motivos pelos quais se deveria adquirir um produto da marca *Chevrolet*:

1) Porque é um carro econômico e sua gasolina é óleo. 2) Porque é duravel e está sempre em condições de prestar os serviços mais satisfatórios. 3) Devido as novas e grandes reduções de preços a saber. AGENCIA CHEVROLET EM BAURU. Para transportes econômicos e seguros o caminhão CHEVROLET. O carro da actualidade. Independencia de um casal. para adquirirem carros procurem a agencia chevrolet em Bauru. Rua Baptista de Carvalho nº 116. Facilita o pagamento. Carro de turismo 7:500\$000; voiturete 7:500\$000; sedam 10:900\$000; chassis caminhão 7:350\$000<sup>226</sup>.

<sup>225</sup> A empresa foi pioneira na cidade em promover esses eventos como estratégia de *marketing*.

<sup>226</sup> *Correio de Bauru*, anno X, nº 1128, 04/10/1925, p. 03.

AGENCIA CHEVROLET  
EM BAURU

Photographia tirada na semana Chevrolet

Para transportes economicos e seguros o caminhão  
CHEVROLET

O CARRO DA ACTUALIDADE

Independencia de um casal

PARA ADQUIRIREM CARROS PROCUREM A AGENCIA  
CHEVROLET EM BAURU

Facilita o pagamento

Porque deve V. S. adquirir um  
CHEVROLET ?

- 1 Porque é um carro autotransmido por impulso e abor
- 2 Porque é barato e mais seguro em qualquer situação
- 3 Porque dá mais e melhores resultados nos grupos a motor

CARRO DE TURISMO  
VITURBITE  
REDAN  
CHASSIS CAMINHÃO

Rua Baptista de Carvalho n. 116

Figura 42 – Reprodução do anúncio do evento promocional *Semana Chevrolet*. *Correio de Bauru*, anno X, nº 1128, 04/10/1925, p. 03. “AGENCIA CHEVROLET EM BAURU. Photographia tirada na semana Chevrolet”.

O automóvel da marca *Rugby*, produzido pela *Durant Motor Company New Jersey*, também procurava entrar no mercado alardeando que seu preço era acessível a todos e tinha a fama de ser um automóvel resistente. No *clichê* que apareceu no *Correio de Bauru* a propaganda foi direcionada à mulher, visto que era um carro pequeno, de fácil condução, dirigido por duas mulheres.

A autonomia feminina que começava a ser promovida à época estava muito distante da mulher bauruense. A *Casa Veado* de *Nicolino Roselli & CIA*, era a representante não só da marca *Rugby*, mas também de outros automóveis. Um dos atrativos, já comentado anteriormente, foi o de oferecer a possibilidade aos potenciais compradores de *experimentar* o automóvel, inaugurando na cidade, a hoje conhecida prática do *test-drive*. Já em 1925 a propaganda e o *marketing* estavam sendo usados para atrair clientes para a aquisição de um produto fora das possibilidades de compra da maioria das pessoas.

**RUGBY**

Os afamados automoveis fabricado pela  
**Durant Motor Company New Jersey**

Preço do carro de turismo de cinco passageiros  
 posto em Baurú.  
 Preço antigo 9:200\$ —:— Preço actual 8:200\$

O mesmo carro com freios nas quatro rodas  
 Preço antigo 10:200\$ —:— Preço actual 9:200\$

Convem V. Excia, ver e experimentar o carro  
 RUGBY antes de tomar decisão sobre o automovel  
 a comprar e a escolha incidirá com certeza  
 no RUGBY.

Agentes autorizados para vendas nesta cidade, Guayanaz, A-  
 vahy, Presidente Alves, Pirajuby e Piratininga Gralhas.

**Nicolino Roselli & Cia.**  
**CASA VEADO**

— Concede-se Sub-agências para essas localidades —  
**A maior facilidade em peças e acessórios**

Figura 43 – Reprodução fotográfica do anúncio do modelo *Rugby*. *Correio de Bauru*, anno X, nº 1097, 29/8/1925, p. 03. “Os afamados automoveis fabricado pela DURANT MOTOR COMPANY NEW JERSEY. Convem V. Excia, ver e experimentar o carro RUGBY antes de tomar decisão sobre o automovel a comprar e a escolha incidirá com certeza no RUGBY”

É possível que a proximidade geográfica das agências (todas no centro da cidade) tivesse aguçado a vontade consumir automóveis que na época tinham como grande obstáculo o preço e as condições das estradas de rodagem que eram ruins ou inexistentes.

As campanhas publicitárias da agência *Ford*, assim como a da maior concorrente, a agência *Chevrolet*, tiveram presença maciça nos jornais de Bauru, anunciando atendimento aos proprietários e divulgando *slogans* que sutilmente solicitavam melhores estradas de rodagem para seus automóveis: “Boas Estradas encurtam distâncias, unem povos e trazem progresso”.

Essa propaganda, no melhor estilo estadunidense, vinha ao encontro da campanha política de Washington Luis para a presidência da República. Era notório o seu engajamento político pela construção de melhores estradas de rodagem para que os automóveis pudessem ter sucesso. O artigo abaixo citado tinha como

finalidade mostrar o empenho da agência *Ford* em ser competente no atendimento ao consumidor.

#### SERVIÇO FORD

No decorrer do mez de junho foram realizadas varias conferencias em diversas cidades do interior pelo Gerente e altos funcionarios da Ford Motor company, conferencias essas que visaram obter uma cooperação mais intima entre a Ford Motor Company e seus agentes. Essas conferencias que já terminaram tinham por fim principal discutir assumptos relativos aos serviços por que devem ser prestados a todo proprietário de automovel Ford. Foram ventiladas as questões de aperfeiçoamento das officnas, dos mechanicos e de secção de peças etc. tudo tendo por fim tornar cada vez mais rápido e eficiente o serviço mechanico a que tem direito todo o proprietário de um produto da Ford Motor Company. Esta é uma das normas básicas da Ford Motor Company que vem sendo aplicada cada vez mais no nosso paiz, de sorte que, o proprietário de um carro Ford, em qualquer lugar que estiver encontrara sempre serviço mechanico de absoluta confiança, bem como peças Ford legitimas<sup>227</sup>.

A campanha da agência *Ford* que apareceu no jornal *Correio de Bauru* exibiu um amadurecimento nas práticas comerciais capitalistas em relação às outras empresas. A empresa, além de haver anunciado que vendia carros com preços melhores que os da concorrência, deixou claro que lá a prestação de serviços de assistência técnica era realizada de forma competente.

Dois acontecimentos chamaram a atenção para a conduta da empresa: primeiro, a criação da *Semana Nacional Ford* de 5 a 12 de setembro de 1925 com grandes atividades em todas as agências como corridas, concursos, exposições, mesma estratégia utilizada meses antes pela rival agência *Chevrolet*. A segunda, o anúncio da *1ª exposição Internacional de Automobilismo* no Rio de Janeiro de 1 a 16 de agosto do mesmo ano.

No *clichê* que visava anunciar a agência *Ford* e seus modelos disponíveis na cidade, observou-se uma cena onde vários carros estavam em alta velocidade e, na parte superior, as bandeiras dos Estados Unidos e do Brasil. Esta foi à única propaganda, entre todas que apareceram nos jornais de Bauru naquele período, em que se viu uma cena de velocidade. Como foi visto nas demais propagandas, o que se valorizou mais foi a família unida, a supremacia da cidade sobre o campo, a demonstração das novas sociabilidades, principalmente em relação à mulher, menos a velocidade. Era a primeira vez que essa potencialidade do automóvel aparecia na massiva propaganda automobilística de 1925 no *Correio de Bauru*.

<sup>227</sup> *Correio de Bauru*, anno X, nº 1078, 06/8/1925, p. 01.



Figura 44 – Reprodução fotográfica do evento “Semana Nacional Ford”. *Correio de Bauru*, anno X, nºs 1101, 1102, 1106, 03, 04, 09/9/1925, p. 01, p. 03, p.03. Na oportunidade foram oferecidas “grandes actividades em todas as agencias (sic). corridas, concursos, exposições. Ford Motor Company”

Na representação da *corrida* de carro comemorativa à semana da pátria, os veículos da marca *Ford* foram mostrados como representantes de um avanço em direção ao futuro, velozmente levantando poeira seguidos por um caminhão e um trator, que foram deixados para trás, tendo como mote as diferenças entre a cidade e o campo (Figura 44). Esse *clichê* da *Semana Ford* foi publicado três vezes e sempre atrelado a um evento social – um churrasco oferecido - “aos amigos e freguezes da agencia Ford local”<sup>228</sup>.

Em outro caso foi à propaganda sobre a 1ª *Exposição Internacional de Automobilismo*, que ocorreria de 1 a 16 de agosto (Figura 45).

<sup>228</sup> *Correio de Bauru*, anno X, nº 1101, 03/7/1925, p.01.



Figura 45 – Já estão á venda os novos modelos com rodas “Balã”. *Correio de Bauru*, anno X, nº 1076, 05/8/1925, p. 03. A grafia correta deve ser balão, pois a forma dos pneus indica essa afirmação. “Consultem o Agente Ford mais próximo sobre o plano Ford de pagamentos semanaes. Prepare a sua viagem ao Rio de Janeiro para assistir a 1ª Exposição internacional de automobilismo, de 1 a 16 de Agosto. FORD CARROS E CAMINHÕES”.

Todos os anúncios em que apareceram veículos da *Ford* tiveram a característica de valorizar o automóvel e, em alguns casos, mostrar a natureza domesticada como pano de fundo. De qualquer modo, a idéia central era a de valorizar as representações sobre o futuro que os bauruenses precisavam absorver para entrar, efetivamente, na modernidade.

De concepção mais simples, outro *clichê* buscou valorizar o automóvel *Ford* como um *automóvel universal* e o fato de poder atender a seus consumidores de forma rápida e eficiente (Figura 46). É por isso que apareceu deslocado de um cenário de fundo. Mais uma vez o profissionalismo capitalista da empresa *Ford* se apresentou em vantagem em relação aos concorrentes.



Figura 46 – Reprodução fotográfica do anúncio que reforçava a idéia da empresa ser um “UNIVERSAL CAR. AGENCIA DE BAURÚ”. *Correio de Bauru*, anno X, nº 1026, 06/6/1925, p. 03. “Tem sempre em deposito automoveis, caminhões e tractores. PARA ENTREGA IMMEDIATA. Pneumáticos, camaras de ar e ACCESORIOS EM GERAL. Facilita-se o pagamento. J. PINTO & CIA. Baptista, 134 – Caixa”.

Como já foi visto o automóvel da empresa *Studebaker* tentou ironizar os automóveis da *Ford* como sendo mais baratos e sem a mesma sofisticação e qualidade, mas confessou utilizar os métodos *Ford* para baixar os custos e poder baratear os seus automóveis, ainda assim caríssimos. Apesar das campanhas da agência *Ford* anunciar reduções de preços, seus automóveis ainda eram caros em relação ao poder aquisitivo dos habitantes de Bauru. Mesmo para os funcionários públicos da *EFNOB*, a renda necessária para adquirir um automóvel era muito alta

229

Outra novidade da fábrica *Ford* foi à introdução de pneus mais largos, que melhoravam a estabilidade do carro e eram conhecidos como *pneu balão* (Figura 45). Esses anúncios mudaram o texto, mas mantiveram as imagens, valorizando a família estadunidense, padrão a ser assimilado.

O anúncio do automóvel da marca *Oldsmobile* apareceu uma única vez no *Correio de Bauru* em janeiro de 1926, coincidentemente mês em que não apareceu

<sup>229</sup> BARROS, S. M. P. O Estado Novo e o Brasil na Segunda Guerra. In: *Nosso Século*. Brasil 1930/1945 (II). Abril S. A. Cultural. Editor: Victor Civita, 1980,1985, São Paulo, Brasil. “Em 1931, o aluguel de um apartamento mobiliado na Cinelândia (centro do Rio) custa 400\$000 (4000.000 réis). Só uma elite de comerciantes em ascensão, altos funcionários públicos e profissionais liberais pode morar bem nessas vizinhanças. Um médico estabelecido chega a ganhar 1:500\$000 (1 conto e 500.000 réis) Comenta-se que os honorários do interventor Pedro Ernesto atingem 10:000\$000 (dez consto de réis). Mas a maior parte do salários da população carioca está bem abaixo disso: um operário da indústria têxtil recebe 240\$000 (240.000 réis) por mês, e uma empregada doméstica, 120\$000 (120.000 réis)”, p. 23.

nenhuma outra propaganda de automóveis. Foi apresentado como um carro que satisfaria *todas* as exigências de seu possuidor, pois não “encontra barreiras nas más estradas”, uma alusão clara das condições das estradas da região Noroeste e de todo interior do país. Era um veículo “especial para passeios por ser um carro de linhas elegantes e bem acabadas”. Se possuísse todas essas características deveria ser um automóvel caro como seu concorrente direto, o da marca *Studebaker*.



Figura 47 – Reprodução fotográfica de anúncio que deixa claro o ambiente de concorrência entre as fabricantes de automóveis que instalavam revendas na cidade. *Correio de Bauru*, anno X, nº 1203, 02/1/1926, p. 01. “O carro que satisfaz a todas as exigências (sic) de seu possuidor é o OLDSMOBILE. O OLDSMOBILE não encontra barreiras nas más estradas. É especial para passeios por ser um carro de linhas elegantes e bem acabadas. Pedidos aos agentes, Castilho, Souza & Cia. Phone 2-1-1. BAURU”.

O recém inaugurado *Diario da Noroeste* com expressivos recursos da ferrovia através dos anúncios dos seus Boletins, também disponibilizava espaço para o automóvel, mas para marcas com menos prestígio. Deve-se lembrar que as propagandas do automóvel *Hupmobile* não apareceram no *Correio de Bauru* e ocuparam grande espaço no *Diario da Noroeste*. Certamente as relações pessoais entre diretor/editor dos jornais com os representantes dessas agências é que pesavam na escolha dos jornais nos quais as propagandas deveriam sair.

No caso do *Diario da Noroeste*, o público-alvo primordial era composto pelos funcionários e operários da ferrovia, como já visto em capítulo anterior, sem grande poder aquisitivo, fato que explica não ter sido escolhido para divulgar esse artefato moderno acessível a pessoas de posses da sociedade bauruense.

O ano de 1925 marcou, de uma vez por todas, a ascensão do automóvel como um forte símbolo da modernidade na cidade de Bauru. Contudo, na cidade a ferrovia ainda se destacaria por mais tempo devido ao caráter estratégico e de penetração da *EFNOB*. Além disso, o uso desse artefato, que a todos encantava e atraía, também teve repercussões profundas na cidade ao lado das questões econômicas. Influenciou sensibilidades, sociabilidades e os folguedos de Carnaval através do curso que se intensificou a partir de 1926 com a participação de engenheiros e chefes da *EFNOB*<sup>230</sup>. Funcionários diferenciados usaram o automóvel no curso como mostra de prosperidade econômica e social que poucas pessoas possuíam na cidade: *funcionários públicos federais, formação técnica impecável, remuneração bem acima da média da cidade*, e fazendo parte da única estrada de ferro estratégica ou de penetração do Brasil. Como detentores das representações da modernização da cidade, auxiliaram na domesticação do espaço bauruense para o uso do automóvel.

É importante lembrar que o automóvel era, de um lado, um agente civilizador para as elites e, por outro lado, um transtorno para a população humilde que perdia espaços de lazer e convívio social nas ruas. Sem familiaridade com esse artefato, tornava-se vítima de diversos acidentes, muitos deles fatais<sup>231</sup>.

### **A outra face: representações sociais do novo veículo.**

A primeira propaganda de automóvel, como foi visto, havia sido veiculada em Bauru em 1920, no jornal *O Bauru*. Tratava-se do automóvel da marca *Ford* que chegava à “boca do sertão” trazido por Jayme de Toledo Piza e Almeida. Membro de poderosa família de cafeicultores, Toledo Piza aproveitava seu capital social para tornar-se agente da marca *Ford* por toda a zona Noroeste<sup>232</sup>. Desde as primeiras notícias do automóvel até as representações a respeito do novo veículo no trânsito passaram-se cinco anos.

No ano de 1925, o jornal *Diário da Noroeste* publicou três charges, de autores desconhecidos, sobre a presença (ou representação do impacto) do

<sup>230</sup> RESNER, A. R. *Fantasia Carnavalescas de Uma Cidade*. Bauru: 1911-1942. Dissertação de Mestrado. Assis, Unesp, 2002, p. 125-126.

<sup>231</sup> SÁVIO, M. A. C. *A Modernidade Sobre Rodas*. Op. Cit.

<sup>232</sup> Na cidade o automóvel da marca *Ford* chegou através do agente Anacleto Teixeira de Barros que contratou, para prestar informações sobre o automóvel *Ford*, Alberto Pires que poderia ser encontrado no *Hotel Central*.

automóvel na cidade. Todas elas visavam desqualificar o pedestre, o cidadão que circulava pelas ruas, ainda pouco adaptado com a velocidade implícita à modernidade.

O que ficou mais evidente ao se observar tais charges foi a tensão entre a velocidade da nova máquina, representando o tempo da modernidade, e os pacatos habitantes, representantes do tempo do atraso. Habitantes que não se mostravam à altura de tal modernidade e da velocidade trazida por ela.

A primeira mostrava uma pessoa que se protegia de um acidente de automóvel, levando às costas uma carapaça de tartaruga, usada como escudo contra o automóvel que a atropela (Figura 46). Essa charge permite aferir a sensibilidade do artista que mostrou tanto a capacidade do homem do interior frente às novas parafernálias modernas, além da figura do *Jeca* que relutava em abandonar o espaço das ruas para o automóvel, até a importância da cidade e o *status* daqueles que dirigiam seus automóveis pelas ruas poeirentas. Força e velocidade se impunham às pessoas “comuns”.

Parodiando o personagem de Monteiro Lobato, Jeca Tatu, o habitante da cidade sem treino na convivência com o novo artefato tecno-científico era considerado inábil, atrasado e pouco afeito aos avanços da modernização.



Figura 48 – Reprodução fotográfica da charge “Cautela e caldo de galinha”. *Diário da Noroeste*, anno I, nº 09, 11/8/1925, p.01. ” E seus dizeres, ‘Contra o atropelo dos autos. Invenção Futurista. Quando o automóvel ‘vir’, O Jeca vira tatu, O automóvel faz “zú” , E o Jeca fica-se a rir...’”

Outra charge destacou uma morte por atropelamento. O tratamento dado foi como se fosse algo prosaico e *chic* desde que o automóvel fosse um *dodge*.

Outra vez, foi possível considerar o esforço do *Diário da Noroeste* em mostrar a cidade de Bauru como sendo dinâmica, eficiente, moderna, e que até a

morte por atropelamento era vista como prosaica, a exemplo do que ocorria nos grandes centros urbanos como Rio de Janeiro e São Paulo.

Na charge (Figura 49) apareceu a disputa do espaço entre pedestres e automóveis como indicador das mudanças que anunciavam o moderno, dando a entender que a cidade também seria assim.



Figura 49 – Reprodução fotográfica da charge “Mortes Modernas – Morte Prosaica – Dodge era mais chic. *Diário da Noroeste*, ano I, nº 14, 17/8/1925, p. 01.

A terceira e última charge relacionada com o automóvel (Figura 50), procurou demonstrar a preocupação com a questão relativa ao excesso de população. O periódico a apresentou com um humor mórbido ao propor pela charge o carro como uma solução para o excesso populacional, ou seja, os atropelamentos como forma de diminuir o contingente desnecessário de pessoas. Contudo, era o excedente de pobres que seria conveniente desaparecer.

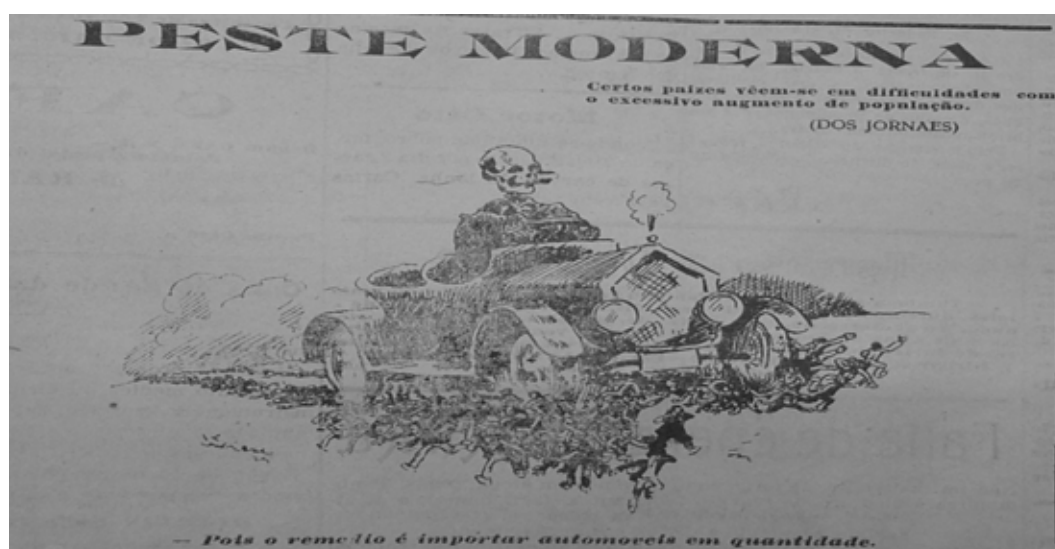


Figura 50 – Reprodução fotográfica da charge “Peste Moderna”. *Diário da Noroeste*, ano I, nº 35, 10/9/1925, p.01. A alusão humorística às medidas de origem malthusiana contra a superpopulação foi clara. Diz o texto: “Certos países se vêm em dificuldades com o excessivo aumento de população. Pois o remédio é importar automóveis em quantidade.”

Assim, as situações do trânsito, desde o início, se mostravam como uma verdadeira guerra. De um lado demonstrava o despreparo da população frente àquela novidade que tendia a se firmar e, de outro, o pouco caso dos motoristas para com os pedestres que “atrapalhavam” o tráfego.

As preocupações com relação ao trânsito de veículos automotores também apareceram no o *Diário do Noroeste*<sup>233</sup>. Em 30 de agosto de 1925 o jornal abriu um espaço ao leitor para que fizesse queixas e reclamações. Entre elas se destacou uma que tratou do problema da poeira levantada pelos automóveis no espaço urbano em seu ir e vir diário. Dizia o leitor: “... Birigui, que é Birigui, já tem automóvel irrigador, conforme o seu jornal noticiou, por que não há de Bauru ter um também?”.

Apesar de não serem muitos carros em Bauru, as ruas não eram calçadas e a poeira incomodava muito. Contudo, pelo teor da reclamação tem-se a impressão de que o leitor incomodou-se mais com o fato de Bauru não contar com um recurso que Birigui, uma cidade menor, já possuía: o automóvel irrigador<sup>234</sup>. Outra reclamação da população,<sup>235</sup> reproduzida por meio da imprensa, dizia respeito ao aturdimento causado pelo excesso de barulho que faziam os caminhões, em sua maioria com problemas no escapamento. A frase utilizada pelo leitor é emblemática “... fazia tanto barulho quanto uma peça de artilharia”.

Outra queixa dos leitores freqüentemente citada era o incômodo causado pelos faróis dos carros: a questão colocada era se deveriam ser acesos ou apagados na circulação noturna. Em certa ocasião o leitor reclamou dos automóveis circulando à noite com os faróis apagados, o que quase teria ocasionado um acidente<sup>236</sup>. Algum tempo depois, surgiu outra missiva só que em oposição a essa. O queixoso reclamava dos automóveis que circulavam com os faróis acesos durante a noite, argumentando que deixavam as pessoas tontas. Segue o comentário:

OS AUTOMÓVEIS. SR. REDATOR DO “DIÁRIO”

Aqui em Bauru, os automóveis, no geral, transitam pelas ruas, de noite, com os grandes faróis acesos. Não é preciso. As nossas ruas são iluminadas, dispensam bem aqueles enormes feixes de luz que tonteiam a gente, e que, se o movimento fosse mais intenso, só serviriam para causar desastres. A imitação do Rio, S. Paulo, Campinas e todas as outras cidades que têm luz bastante ao transito publico, os automóveis, em Bauru, devem rodar a noite

<sup>233</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 26, 30/8/1925, p.2.

<sup>234</sup> Este veículo prestava o serviço de molhar as ruas que tivessem maior movimento de carros.

<sup>235</sup> *Diario da Noroeste*, anno I, nº 29, 03/9/1925, p.2.

<sup>236</sup> *Diário da Noroeste*, anno I, nº 34, 08/9/1925, p.2.

com os faróis apagados. Aí fica o requerimento às dignas autoridades municipais. De V.SX<sup>237</sup>

Portanto, o que se percebeu foi que as pessoas da cidade estavam incomodadas com o tráfego dos automóveis. Contudo, o articulista do texto acima citado almejava que Bauru fosse *próspera, civilizada e moderna*, e que podia ser comparada aos grandes centros como a Capital Federal, a cidade de São Paulo, ou mesmo Campinas, enfatizando que sua iluminação noturna era suficiente para a circulação dos automóveis, sem a necessidade de se acender os faróis. Porém, essa vontade de grandeza foi traída pelo próprio reclamante, quando admitiu que o movimento dos automóveis não fosse tão intenso assim.

---

<sup>237</sup> *Diário da Noroeste*, anno I, nº 57, 06/10/1925, p. 2.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Depois do que foi analisado no trabalho verifica-se que o desenvolvimento de Bauru muito deveu as ferrovias. A modernização que se processou na cidade de forma diferenciada e com mais consistência deu-se devido a elas. As representações sociais das elites letradas entusiasmadas com os progressos materiais, em especial com a construção das Oficinas Centrais da *EFNOB* em 1921 e a construção da Estação Central entre 1935 e 1939, pretendiam mostrar a superioridade de Bauru em relação às demais cidades da região.

A aviação que começava a desenvolver-se como arma do exército também necessitava dela para alcançar os seus destinos: o Correio Aéreo Militar usava as linhas ferroviárias para orientar seus vôos. Porém um artefato em especial chamou a atenção durante as pesquisas nas fontes jornalísticas: o automóvel, artefato tecnológico de grande sedução e que começou a disputar espaços com as ferrovias no começo do século XX e nas décadas de 1920 e de 1930 já dava mostras que era um meio de transporte importante e ganhava cada vez mais espaço.

Foi visto também que Bauru teve contato privilegiado com a imprensa da Capital do Estado e Capital Federal devido aos colaboradores dos jornais locais serem contratados nestas localidades. Eles puseram a mostra novas sociabilidades e apresentaram novos gostos literários

Importante foi perceber os rituais desenvolvidos pelo Estado brasileiro para mostrar-se presente e ocupar os espaços políticos, simbólicos, físicos e de poder. Foi assim em 1908 com o Presidente Campo Sales e foi assim com o Presidente Getúlio Vargas em 1938. Os dois Presidentes percorreram a região Noroeste para marcar a presença do estado, reforçar laços estratégicos com políticos locais e da região além de mostrar pura e simplesmente a sua força.

Portanto se as ferrovias atuavam efetivamente nas transformações físicas, sociais e culturais da cidade de Bauru, o automóvel, enquanto poder simbólico seduziu a elite bauruense na década de 1920 e 1930.

## REFERÊNCIAS

### FONTES

FERRAZ, B. *Cidades Vivas – Sorocabana Noroeste e Grupo Jahuense* São Paulo: Monteiro Lobato & Companhia Editores, 1924.

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO. Exemplares dos anos de 1917 e 1918.

BRASIL. Decreto 12.726. Diário Oficial da União. Dez. 1917, p. 13325-13326.

BRASIL. Decreto 13.285. Diário Oficial da União. Nov. 1918, p. 13728-13729, p. 13737-13739.

### JORNAIS

CORREIO DE BAURU:

Número 01, Anno I, 19-11-1916.

Número 49, Anno I, 25-02-1917

Número 84, Anno I, 25-10-1917

Número 91, Anno II 16-12-1917

Números 1026, Anno X 06-06-1925 até o Número 1201, Anno X 31-12-1925.

DIÁRIO DA NOROESTE:

Números 01, Anno I 01-08-1925 até o número 129, Anno I 31-12-1925.

Números 132, Anno I 05-01-1926 até o número 169, Anno I 18-02-1926.

FOLHA DO POVO

Números 49, Anno 1, 17-03-1935 até o número 50, Anno 1, 21-03-1935.

Números 89, Anno 2, 25-08-1935.

Números 135, Anno3, 06-02-1936 até o número 242, Anno 3, 28-01-1937.

Números 406, Anno 4, 29-12-1937 até o número 409, Anno 4, 01-01-1937.

Números 506, Anno V 30-04-1938 até o número 804, Anno V, 20-04-1939.

Números 805, Anno VI 21-04-1939 até o número 862, Anno VI, 30-06-1939.

## O BAURU:

Números 431, Anno X 16-01-1916

Números 442, Anno X 02-04-1916 até o número 478, Anno X 16-12-1916.

Números 537, Anno XII 03-02-1918 até o número 558, Anno XII 07-07-1918.

Números 632, Anno XIV 01-01-1920 até o número 684, Anno XV 24-12-1920.

Números 685 Anno XV 01-01-1921 e número 686, Anno XV 09-01-1921.

Números 968, Anno XVIII 01-01-1924 até o número 988, Anno 16-03-1924.

Número 1064, Anno XVIII 14-12-1924 e o número 1065, Anno XIX 18-12-1924.

O DILÚCULO. Número 01 26-03-1916 até o número 34, Anno I, 12-11-1916.

GAZETA DE PIRAJUÍ. 04-10-2003.

JORNAL DA CIDADE. *Notas históricas*: Memórias de um ferroviário (XXXII), p. 29, domingo 27 de julho de 1986.

JORNAL DA CIDADE. p. 10, 4 de outubro de 1987, *Imprensa um poder sempre vigilante*. Ensaio da Imprensa de Bauru -1905 -1987.

O AVAIENSE. Número 15, Ano II, junho de 2006.

## **FICHAS FUNCIONAIS/MATRÍCULAS-REDE FERROVIÁRIA FEDERAL EM BAURU**

Ficha Número 19 – Ângelo Maringoni (Marcolino)

Ficha Número 100 - João de Deus da Graça Leite

Ficha Número 103 – João Maringoni

Ficha Número 117 - José da Graça Leite

Ficha Número 166 – João Correia das Neves

## RELATÓRIOS

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório referente ao exercício de 1907*. Bauru.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório referente ao exercício de 1921*. Bauru.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório referente ao exercício de 1934*. Bauru.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório referente ao exercício de 1935*. Bauru.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório referente ao exercício de 1936*. Bauru.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório referente ao exercício de 1937*. Bauru.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório referente ao exercício de 1938*. Bauru.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório referente ao exercício de 1939*. Bauru.

## BIBLIOGRAFIA

AZEVEDO, F. *Um trem corre para o Oeste*. São Paulo: Martins, 1950.

BARROS, S. M. P. O Estado Novo e o Brasil na Segunda Guerra. In: *Nosso Século*. Brasil 1930/1945 (II). Abril S. A. Cultural. Editor: Victor Civita, 1980, 1985, São Paulo, Brasil.

BERNARDINI, A. F. *O futurismo italiano*. Manifestos. São Paulo: Perspectiva, 1980.

BOURDIEU, P. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2004.

BRESLER, H. (s/d) O Art Decorafif Moderno na França. In: *1º Seminário Internacional Art Deco na América Latina*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro.

BRUAND, Y. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2003.

CARVALHO, J. M. *A formação das Almas. O imaginário da República no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

\_\_\_\_\_ *Os Bestializados*. O Rio de Janeiro e a república que não foi. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

CAPELATO, M. H. *Imprensa e história do Brasil*. Imprensa oficial e imprensa contestadora. O jornal como documento. O papel do jornal na história. São Paulo: Contexto; EDUSP, 1988.

\_\_\_\_\_ e PRADO M. L. *O Bravo Matutino*. Imprensa e ideologia: o jornal O ESTADO DE SÃO PAULO. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1980.

CARSON, I. A. R. *Comida e Civilização: de como a História foi influenciada pelos gostos humanos*. Lisboa: Assirio & Alvim, 1981.

CHARTIER, R. *História Cultural*. Entre práticas e representações. Lisboa: Difel, 1988.

CHINALHA, R. M. *Bença Padrinho: permanências do coronelismo em Bauru 1889-1930*. Bauru: USC, 1996.

CRUZ, H. F. *São Paulo em papel e tinta: periodismo e vida urbana – 1890-1915*. São Paulo: EDUC; FAPESP, 2000.

DARNTON, R. *O Grande Massacre de Gatos e outros episódios da história cultural francesa*. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

DE LUCA, T. R. Fontes impressas. Histórias dos, nos e por meio dos periódicos. In: *Fontes históricas*. São Paulo: Contexto, 2005.

\_\_\_\_\_ DE LUCA, T. R. e MARTINS, A. L. *Extra: Imprensa e Cidade*. São Paulo: Editora UNESP, 2006.

FALCOM, F. J. C. e RODRIGUES, A. E. M. Moderno e modernidade. In: *Tempos modernos: ensaios de história cultural*. Rio de Janeiro: Tempos Modernos, 2000.

FISCHETTI, D. e SILVA O. *Casimiro Montenegro Filho. A trajetória de um visionário. Vida e obra do criador do ITA*. São Paulo; ed. do Autor, 2006.

GERODETTI, J. E. e CORNEJA, C. *As Ferrovias do Brasil – Nos Cartões-Postais e Álbuns de Lembranças*. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

GHIRARDELLO, N. *À Beira da Linha – Formações Urbanas da Noroeste Paulista*. São Paulo: Unesp, 2002 (a).

\_\_\_\_\_ *A arquitetura e o urbanismo na Revolução de 1930*. In: Seminário – O pensamento da direita no Brasil: perspectivas e ideologia, mídia e cultura. Unesp-Marília, Faculdade de Filosofia e Ciências. 13 de agosto de 2002 (b).

\_\_\_\_\_ *Nos trilhos do passado, o conjunto da NOB em Bauru*. In: 5º Seminário Nacional e 1º Encontro Latino Americano de Preservação e Revitalização Ferroviária. Unimep. 15 a 18 de Agosto de 2001.

\_\_\_\_\_ *Aspectos do direcionamento urbano na cidade de Bauru*. Dissertação de Mestrado. São Carlos. USP. Escola de Engenharia de São Carlos. Departamento de Arquitetura e Planejamento, 1992.

GINZBURG, C. *O Queijo E Os Vermes: O cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido pela Inquisição*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

GOMES, A. de C. *Cultura política: história e historiografia*. In: *Culturas Políticas: ensaios de história cultural, história política e ensino de história*. Rio de Janeiro: MAUD, 2005.

GOMES, R. C. *Nossos clássicos: João do Rio*. Rio de Janeiro: Agir, 2005.

HARDMAN, F. F. *Trem fantasma. A modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HOBBSAWN, E. J. *A Era dos Impérios (1875-1914)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

\_\_\_\_\_ *A Era das Revoluções (1789-1848)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2 ed. 1979.

\_\_\_\_\_ *A Era do Capital (1848-1875)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2 ed., 1979.

HOLANDA, S. B. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

HORKHEIMER, M. e ADORNO, T. W. *Dialética do esclarecimento*. São Paulo: Zahar, 1983.

KOSSOY, B. *Fotografia & História*. 2ª edição revista. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

\_\_\_\_\_. *Realidades e ficções na trama fotográfica*. São Paulo: Ateliê editorial, 2002.

LARAIA, R. de B. *Cultura: um conceito antropológico*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1996.

LATOURE, B. *A Esperança de Pandora*. Bauru, SP: EDUSC, 2001.

LE GOOFF, J. *Por amor às cidades: conversações com Jean Lebrun*. São Paulo: Unesp, 1998.

LIMA, J. T. T. *A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru*. Dissertação de Mestrado. FFLCH-USP, 1978.

LOBATO, M. O presidente negro ou o choque das raças (Romance americano do ano de 2228). In: *Obras completas de Monteiro Lobato*, volume número 05. São Paulo: Brasiliense, 1956.

LOSNAK, J. C. *Polifonia Urbana: imagens e representações*. Bauru, 1950 -1980. Bauru, SP: EDUSC, 2004.

LOVE, J. *A locomotiva: São Paulo na federação brasileira (1889-1937)* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

MARTINS, L. M. e LUCA, T. R. *Imprensa e Cidade*. Editora UNESP, 2006.

MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec; Polis 1984.

MORAIS, F. *Montenegro. As aventuras do marechal que fez uma revolução nos céus do Brasil*. Editora Planeta do Brasil, 2006.

NAVA, M. R. *Viagem através das Ruas de Bauru*. Bauru, São Paulo, 1999. Sem Editora.

NEVES, C. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Bauru, São Paulo: Tilibra, 1958.

NORA, P. *Entre a memória e a história. A problemática dos lugares*. Projeto História. São Paulo, 1993.

OLIVEIRA, F. A. M. *Faces da dominação da terra*. (Jaú 1890-1910). Marília: Unesp-Marília-Publicações; São Paulo: FAPESP, 1999.

PAIVA, C. F. *Narrativas sintéticas dos fatos que motivaram a fundação de Bauru*. Bauru: Gráfica São João, 1975.

PALLARES-BURKE, M.L.G. 7. Robert Darnton. In: *As Muitas Faces da História: nove entrevistas*. São Paulo: Editora UNESP, 2000.

PELEGRINA, G. R. *Memorial da câmara municipal de Bauru. 1896-1996*. Bauru, São Paulo. Fergraf, 1996.

\_\_\_\_\_. *Memórias de um ferroviário*. Bauru, SP: EDUSC, 2000.

PORTOLOMEOS, A. *A crônica de Benjamim Costallat e a aceleração da vida moderna*. Tese de Doutorado UFF, 2005.

POSSAS L. M. V. *Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista*. Bauru: EDUSC, 2001.

\_\_\_\_\_. *O trágico três de outubro*. Estudo histórico de um evento. Bauru: Cadernos de divulgação cultural número 35, Universidade do Sagrado Coração, 1993.

QUEIROZ, P. R. C. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 1997.

\_\_\_\_\_. *Uma ferrovia entre dois mundos: A estrada de ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru, São Paulo: EDUSC; Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004.

RAGO, M. *Do cabaré ao lar. A utopia da cidade disciplinar. Brasil 189-1930*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985. (Coleção Estudos Brasileiros: v. 90).

REIS FILHO, N.G. *Quadro da arquitetura no Brasil*. São Paulo, Perspectiva, 2002.

RESENDE, B. e SOARES, L. E. Construtores de paraísos particulares. In: *Cocaína. Literatura e outros companheiros de ilusão*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2006.

RESNER, A. R. *Fantasia carnavalescas de uma cidade. Bauru: 1911-1942*. Dissertação de Mestrado. Assis, Unesp, 2002.

SAEZ, F. A. M. *As ferrovias de São Paulo: Expansão e declínio do transporte ferroviário de São Paulo*. São Paulo HUCITEC; Brasília: Instituto Nacional do Livro-MEC, 1981.

SALIBA, E. T. *Raízes do Riso. A representação humorística na história brasileira: da Belle Époque aos primeiros tempos do Rádio*. São Paulo Companhia das Letras, 2002.

SÁVIO, M. A. C. *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: EDUC; FAPESP, 2003.

\_\_\_\_\_*A cidade e as máquinas*. Bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930. Tese de Doutorado. São Paulo. Puc-SP, 2005.

SCHAPIRO, M. *Impressionismo*. São Paulo: Cosac & Naify, 2002

SEVCENKO, N. *Orfeu extático da metrópole*. São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

\_\_\_\_\_*A capital irradiante: técnica, ritmos, e ritos do Rio*. In: História da vida privada no Brasil (org.) República: da belle époque à Era do Rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

\_\_\_\_\_*A corrida para o século XXI – No loop da montanha russa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

\_\_\_\_\_*Literatura como Missão*. Tensões e Criação Cultural na Primeira República. São Paulo: Companhia das Letras, 2ª ed., 2003.

SILVA, D. C. *Poesias completas de Rodrigues de Abreu*. São Paulo, Panorama, 1952.

SILVA, M. A. *Prazer e poder do “Amigo da Onça”*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

SILVA, O *A decolagem de um sonho*. A história da criação da EMBRAER. (3ª ed.) São Paulo: Lemos Editorial, 2002.

\_\_\_\_\_*Cartas a um jovem empreendedor*. Realize seu sonho vale a pena. (2ª ed.) Rio de Janeiro: Elsevier, 2005 – 2ª Reimpressão.

SODRÉ, N. W. *História da Imprensa no Brasil*. 4ª ed. (atualizada) – Rio de Janeiro: Mauad, 1999.

SUSSEKIND, F. *Cinematógrafo de letras*. Literatura, técnica e modernização no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

VICENTE, M. M. *Os partidos políticos em Bauru de 1930 a 1937*. Dissertação de Mestrado. Assis, Unesp, 1987.

## **VIRTUAL**

[http://cpdoc.fgv.br/nav\\_historia/htm/biografias/ev\\_bio\\_eduardogomes.htm](http://cpdoc.fgv.br/nav_historia/htm/biografias/ev_bio_eduardogomes.htm)

Acesso em 23/12/2007.

[http://www.cpdoc.fgv.br/nav\\_historia/anos37-45/ev\\_poladm\\_dasp.htm](http://www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/anos37-45/ev_poladm_dasp.htm) Acesso em 05 de abril de 2008.

<http://www.casamenotti.com/biografia.htm> Acesso em 22 de agosto de 2008.

<http://www.fccr.org.br/cassiano/index.htm> Acesso em 22 de agosto de 2008.