

BAURU E SUAS FERROVIAS: O INÍCIO DE UM LOCAL
BAURU AND ITS RAILWAYS: THE BEGINNING OF A PLACE
BAURU Y SUS FERROCARRILES: EL COMIENZO DE UN LUGAR

Rafael Ramos Teixeira

Orientador: Ederson Farias

RESUMO

O presente artigo tem a intenção de relatar o desenvolver de uma cidade, Bauru/SP, no caso. Desde sua fundação (1896) até a chegada das oficinas da ferrovia NOB (Noroeste do Brasil) em 1921, que trouxe mão-de-obra especializada juntamente com suas famílias, fazendo com que esta empresa, desde seu início, acomodasse seu trabalhador. Será demonstrado, portanto, como as ferrovias que aí se estabeleciam, foram decisivas para o desenvolvimento do local. As quais fizeram com que o município crescesse estrategicamente, fenômeno que atingiu não só Bauru, mas várias cidades que surgiram e cresceram neste período de expansão férrea pelo Oeste Paulista. Muita urbanização e aumento populacional vão ser as características desta fase, nestes locais.

Palavras-chave: Bauru; Ferrovias; Desenvolvimento.

ABSTRACT

This article aims to report on the development of a city, Bauru/SP, in this case. From its founding (1896) until the arrival of the NOB (Northwest of Brazil) railway workshops in 1921, which brought skilled labor along with their families, causing this company, from its inception, to accommodate its workers. It will be demonstrated, therefore, how the railways that were established there were decisive for the development of the place. They caused the municipality to grow stratospherically, a phenomenon that affected not only Bauru, but several cities that emerged and grew during this period of railway expansion in Western São Paulo. Significant urbanization and population growth will be the characteristics of this phase in these locations.

Keywords: Bauru; Railways; Development.

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo informar sobre el desarrollo de una ciudad, Bauru/SP, en este caso. Desde su fundación (1896) hasta la llegada de los talleres ferroviarios de la NOB (Noroeste de Brasil) en 1921, que trajeron mano de obra calificada y sus familias, lo que permitió que esta empresa, desde sus inicios, alojara a sus trabajadores. Se demostrará, por lo tanto, cómo los ferrocarriles que se establecieron allí fueron decisivos para el desarrollo del lugar. Impulsaron el crecimiento exponencial del municipio, un fenómeno que afectó no solo a Bauru, sino también a varias ciudades que surgieron y crecieron durante este período de expansión ferroviaria en el oeste de São Paulo. La significativa urbanización y el crecimiento poblacional serán las características de esta fase en estos lugares.

Palabras clave: Bauru; Ferrocarriles; Desarrollo.

1 INTRODUÇÃO

Este artigo tem a intenção de estudar a cidade de Bauru e suas ferrovias, desde seu início, quando pertencia à fronteira pioneira do Oeste-paulista, um local em que se podia observar o limite entre “civilização” implantada até aí e sua mudança de paisagem à oeste desta cidade, indo de encontro ao que se chamava na época de “território de índios ferozes” ou mesmo “sertão bruto”. Uma divisa entre o conhecido, explorado e ocupado com o pouco explorado; desabitado pelos brancos; bárbaros. Esta cidade, portanto, pertence a esta região, a qual havia a civilização de um lado e a mata fechada de outro, habitado por índios desconhecidos (Moraes, p.11, 1988). Para os quais presumia-se que a catequização seria a melhor solução para esta gente, pois eram passíveis de pelos ocupantes deste sertão (Lima, p.09). Um povo que foi quase todo ele dizimado pelos ocupantes de suas terras, restando alguns num grupo pequeno perto desta cidade em estudo. Aldeia que, mesmo atualmente, ainda preserva costumes, com suas ocas, vestes e danças tradicionais.

Desde ano de 1737 já existem registros de bandeirantes e membros de estradas que percorriam este setor do Oeste-paulista, viajantes e expedições geográficas que percorriam esta região com intenções cartográfica ou por demanda em ouro e pedras preciosas no, atualmente, chamado Mato Grosso do Sul. Localização com a qual o governo brasileiro se preocupa neste momento. Onde foi

ocupada pelas tropas de Solano López durante a guerra do Paraguai (1864 – 1870). Ou seja, o monitoramento e comunicação com os confins do Brasil era um interesse nacional, econômico e político. Além de um sonho antigo em interligar o Oceano Atlântico ao Pacífico (Guirardello, a), desejado por muitos, nos moldes do Peabiru. Caminho indígena que já fazia, à época, esta conexão entre estas duas costas marítimas.

Nesse contexto, essa inserção no território paulista foi dividida em partes, a saber, a Lei de Terras de 1850. Diante disso, no momento em que a aquisição de propriedades rurais passaram a ser realizadas através de recursos financeiros, conseqüentemente, não houve mais doações efetuadas pela nobreza.

Conhecidas como capitânicas hereditárias, ou pela sua subdivisão, as sesmarias, trouxeram uma nova configuração política no território que compõe a nação brasileira. Essa lei, das capitânicas hereditárias, facilitou tais apropriações, trazendo muitos interessados à região. No entanto, alguns de forma ilícita, os posseiros e grileiros que burlavam os meios de se adquirir terras (Guirardello, p.68, 2002).

Os Degredados pela polícia da região, por sua vez, eram enviados à Bauru para a construção da ferrovia (Possas, p.159, 2001), sendo estes, um dos muitos que chegaram à esta cidade. Submetendo-se à um serviço totalmente perigoso para aquele que estava na frente de expansão desta linha férrea. Doenças tais que podiam ser encontradas no adentrar da mata citada, eram constantemente diagnosticadas. Como a “úlceras de Bauru”, também conhecida como “leishmaniose”, o terror do trabalhador da NOB (empresa férrea Noroeste do Brasil).

Outro fator insalubre para tais ferrovias era o choque com os índios da região, não só de Bauru (Kaiguangues) mas ao redor da linha férrea que se implantava mata adentro. Situação esta que vai dotar seus trabalhadores com armas de fogo, resultando num massacre quase que total destes povos originários (Rubin, p.11, 1995). Nesse sentido, a mudança só vai ocorrer em 1912 com um acordo de paz entre eles e a comunidade bauruense. Enfim, os alguns

trabalhadores da NOB tinham péssimas condições de vida em seus trabalhos, até hospitais eram construídos na época, ao longo da linha, para atender esta situação.

No que diz respeito aos empregados de maior graduação nessa empresa, era exigido a alfabetização para o concurso de ingresso. Isso ocorreu num momento em que a primeira escola pública a surgir nesta cidade foi em 1913 (Pelegrina, p.85, 2007), ou seja, ser alfabetizado era um luxo para a época, o que não condiz com as tendências de caráter modernista neste momento, como a cópia a vida europeia, o urbanismo e a industrialização. A cidade tinha, por exemplo, carros e trens em seu meio, convivendo, assim, com ruas de terra e lama quando chovia (Neves)

Apesar de ser uma região já conhecida em 1737, como dito anteriormente, este local só vai se tornar um município, propriamente dito, em 1896. Já, seu crescimento, só a partir de 1906, com a chegada da NOB, quando a cidade possuía cerca somente 600 habitantes em seu perímetro urbano. E será o local de partida de um crescimento, que em níveis do estado de SP, chegará a 7.393% entre 1870 e 1920 (Sartori, p.57, b). Devido não só a expansão férrea, mas também a cafeicultura que se alavancou com chegada dos imigrantes no estado, os quais produziram 2/3 de toda produção mundial desta iguaria (Dávila, p. 106, 2004). Esse Crescimento econômico e demográfico foi matriz de muitas cidades nascidas junto à linha férrea que se expandia, que por sinal partiu, muitas vezes, da capital do estado de São Paulo, adentrando o interior. Logo, toda uma política de crescimento e desenvolvimento civilizatório era posta em prática neste momento pelo Estado, como a concessão de linhas férreas à empresas particulares, subsídios a imigrantes que para o Brasil vinham, abolição da escravidão, republicanismo dentre outras manifestações que tendiam a impulsionar as terras “atrasadas”, as regiões não civilizadas (Bienarth, b). Uma demonstração disto era o engajamento de engenheiros da NOB em projetos urbanísticos das cidades que cresciam, através de “projetos pilotos” (Guirardello, 2021).

Para analisar esse desenvolvimento, percebeu-se que a cidade de São Paulo tinha 31 mil habitantes em 1872 e, 580 mil, em 1920 (França, p.97). Ademais, em 1830, sabe-se que já existia o plantio do café no Vale do Paraíba (SP), além

também da linha férrea já ser encontrada em 1854 no Rio de Janeiro. Assim como estas datas, seguem algumas outras para ilustração (Pelegrina, 2007) (Sartori, a):

- 1896 - Fundação do município
- 1897 - 1º paróquia da cidade
- 1905 - Empresa férrea Sorocabana
- 1906 - Empresa férrea NOB
- 1908 - Câmara Municipal e Cemitério
- 1910 - Empresa férrea Paulista
- 1911 - Iluminação Pública
- 1912 - Saneamento básico e cadeia pública
- 1913 - 1º escola pública

Para tanto, apresentar-se-á uma breve cronologia do início da cidade em estudo, desde sua fundação, passando pela chegada das ferrovias, das quais a mais importante foi a já citada NOB. Até o implemento da infraestrutura básica na cidade, saneamento, seguindo depois seu vertiginoso crescimento.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Para se estudar o assunto proposto, fez-se necessário uma busca tanto na Internet quanto em bibliotecas da cidade, a da Universidade do Sagrado Coração (Unisagrado) foi uma delas. Local que, por ser uma universidade no município, contém muito material sobre o assunto questionado (Bauru e suas ferrovias), desde livros de autores bauruenses até trabalhos de graduação e pós-graduação no acervo. Possuindo também um curso de licenciatura em História em suas dependências. Por isso, o material pesquisado entre suas obras, desde livros da déc. 60, com escrita de caráter bem positivista e factual até trabalhos de monografia com temas e escritas atuais.

Um outro acervo pesquisado foi o do Museu Ferroviário Regional de Bauru que, além de peças antigas em seu interior, possui alguns livros para empréstimo. Um passeio por este museu colabora em muito na reconstrução de uma época não muito longe. Num outro, também, se fez necessário, o MHISB (Museu Histórico de

Bauru) da cidade, no qual havia, da mesma forma, algumas obras para empréstimo ao público.

A maioria dos historiadores pesquisados em livros sobre o assunto são moradores da própria cidade de Bauru, quando não, alunos de faculdades localizadas neste município que já se graduaram e viveram um tempo na cidade. São obras literárias ou artigos que estão na web, em revistas científicas ou em repositórios digitais de universidades. Talvez com exceção de Gabriel Pelegrina que é um memorialista da cidade e tem alguns livros escritos por ele, mas não é professor nem aluno de História, é apenas uma pessoa interessada na História da cidade onde mora.

Já a maioria dos livros sobre o assunto são antigos e apresentam uma proposta de escrita da História não utilizada atualmente, mas contém informações factuais das transformações que ocorreram na cidade, com datas precisas e nomes de personagens que fizeram parte da História local. Sendo o caso do livro “Notas Histórica” (2007) do já comentado Pelegrina, um historiador autodidata atuante no meio respectivo. Fora este trabalho, ainda tem o “Memorial da Câmara Municipal de Bauru” (1996), o “Memórias de um ferroviário” (2000) e o “Ferrovia e Urbanização” (1991) em parceria com a historiadora e ex-coordenadora deste curso na Unisagrado, Terezinha Zanloch.

A maioria dos livros consultados, os editados mais antigos, trazem em seus temas, constantemente, a História das ferrovias instaladas nesta cidade e seus desdobramentos práticos, como as oficinas da NOB que trouxe muita mão-de-obra especializada para este local (Sartori, p.16a) juntamente com suas famílias; e as mortes por doenças ao longo da linha (Sartori, p.63b) ou mesmo o choque com indígenas no derrubada da mata (Rubin, p.11, 1995). Sabe-se que poucas são as obras que não citam a ferrovia no desenvolver da cidade de Bauru, em contrapartida, as de tendência mais atual, com temas mais variados, são poucas ou encontradas em formato de artigo na web. Dessa maneira, essas problemáticas como a da micro-história, ou das mentalidades, estilos mais recentes da historiografia, o que contribui significativamente para o avanço desse estudo.

Nesse contexto, Nilson Guirardello é outro nome de respeito na História da cidade, professor universitário da UNESP/Bauru, ele tem trabalhos em livros e artigos na Internet. Sendo sua principal obra o “A beira da linha” (1999), onde trata de assuntos do ponto de vista de um arquiteto, do qual é professor. E, fora esta pesquisa, um outro levantado deste mesmo autor é o “Arquitetura em Bauru (1850 – 1950)” (2001) e mais um outro artigo na internet, o “A nova estação da estrada de ferro...”. Agora, sobre a questão indígena da época, a dissertação de mestrado do falecido prof. universitário João Francisco Tildei de Lima é uma obra que merece atenção do pesquisador, abordando de forma crítica, o extermínio destes povos na região estudada.

Já os mais recentes são trabalhos do historiador e prof. Edson Fernandes, que tem dois livros sobre a História de Bauru em 2018, e um romance onde é abordado de forma lúdica estas mesmas questões citadas, escrito em 2019 sob o nome “Sonâmbulos dotados de visão” pelo jornalista Luís Paulo Domingues.

3 METODOLOGIA

O método utilizado para fazer a pesquisa relacionada a este tema foi o do levantamento de resenhas escritas sobre livros lidos anteriormente, em outras circunstâncias. Juntamente às resenhas, buscou-se músicas e filmes da época para ilustrar melhor este passado buscado. Filmes como o “O cortiço” de Francisco Ramalho Jr, baseado na obra literária de Aluísio de Azevedo foi um trabalho buscado para compreender melhor esta época vivida no começo do séc. XX na cidade em estudo. Quanto às músicas, as obras de Pixinguinha e de Noel Rosa puderam fazer uma reconstrução cultural deste passado, com suas letras e melodias que remetem à vida neste local estudado. Músicas que fazem alusão ao cotidiano passado, com seus costumes e valores, além das questões problemáticas do dia-a-dia, como amores, catolicismo e pobreza.

Os livros citados, como dito acima, em resenhas, foram pontuados e seus conteúdos revisados, com todas as informações e páginas referendadas. Após uma

conceituação sobre quais assuntos eram os mais importantes para a escrita do artigo, partindo de uma delimitação sobre o espaço geográfico e temporal da pesquisa a ser efetivada. No caso deste estudo, o espaço foi a região da cidade de Bauru e sua extensão pela linha férrea até o Mato Grosso do Sul. Ou seja, o Oeste Paulista que foi ocupado depois da instalação da NOB no município em questão. Indo deste local até a fronteira com a Bolívia.

Levantar condições com que foram implantadas o percurso da linha, as condições dos trabalhadores e a resposta da NOB para resolver tais problemas. Na cidade, preocupou-se em averiguar a vida de seus trabalhadores e os empreendimentos instalados no local, como oficinas e residências para seus operários. Assim como pesquisar o crescimento urbano desta cidade, a chegada da infraestrutura básica e de sua população. Já o recorte histórico foi escolhido entre os anos de 1896, quando é fundada esta cidade até a década de 30 do início do séc. XX. Um período que abrange desde o começo jurídico da cidade estudada até os anos 30, quando chega ao poder Getúlio Vargas e também ocorre a quebra da Bolsa de Nova Iorque (1929). Momento esse, portanto, em que ocorrem as principais e maiores transformações na cidade e sua região, o Oeste Paulista.

4 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Logo após a busca por livros resenhados ou lidos, um rol de ideias com suas citações foi elencado para a escrita do presente artigo. Informações quanto às primeiras formações de Bauru ficaram à mostra, com suas datas e localizações no passado (Guirardello, p.76, 2002). Dados estes que contemplam a pesquisa a ponto de poder ser feita reconstrução considerável do passado, com linha do tempo pontuando as informações da cronologia requerida. Desde as primeiras informações sobre a passagem de bandeirantes na região, as primeiras casas e comércios quando a localidade ainda era um “bairro rural”. A chegada da linha férrea no município e adjacências, juntamente com seus progressos e crescimentos urbanos também puderam ser levantados (Souza, a).

Sob esse viés, a pesquisa em livros e artigos trouxe uma gama de informações pontuais e reflexivas, informações que sem elas, a História desta cidade ficaria incompreensível. Como a importância da NOB para o crescimento da cidade, com sua sede e oficinas nesta localidade ou mesmo o dado de que a cidade chegou a possuir quase 40 hotéis simultaneamente nos primórdios de seu crescimento (1906 -1930) (Bienarth, p.16 a). O estudo do crescimento do Oeste Paulista como um todo, que bateu o número de 7.000% nesta época e região é um outro fator importante para se entender o tema pesquisado (Sartori, p.57 b). Ressaltando o paralelo de crescimento entre a ferrovia e as cidades da época estudada, mostrando a evolução fenomenal delas assim como a de Bauru.

Dados que podem ser experimentados com um simples gesto de caminhar pela região central desta cidade. Partindo da estação principal, localizada nesta mesma parte, temos um prédio ferroviário que já foi a coqueluche do momento, o ponto chic do local (Moraes, p.39, 1988). Com quase 100m de comprimento, de 3 andares e em estilo art déco, ela abrigou na época as três ferrovias existentes no município, edificadas em 1939. A concepção histórica de um patrimônio como este só pode ser feito através de conhecimento sobre o assunto. Para entender a importância histórica, social e econômica. Exercício este que, com o artigo produzido, facilita esta prática, servindo como um guia técnico para a compreensão do centro antigo desta cidade (Souza, p.26).

Nesse sentido, as informações levantadas trazem à tona, também, uma ideia já sedimentada na cidade. A que ela é uma cidade comercial, do terceiro setor, que cresceu devido às ferrovias e nesse sentido vem se mantendo até os dias de atuais. Considerada também uma das mais importantes do Oeste Paulista ou mesmo do interior do estado de São Paulo. Devido à sua história como polo ferroviário (o maior da América Latina) e conseqüentemente desenvolvimento urbano e econômico deste local. Ou seja, tudo o que ela representa hoje em dia, tem suas raízes em sua História revelada em pesquisas na área.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em resumo, esta pesquisa conseguiu levantar as informações necessárias para a construção do passado da cidade em estudo. Muita coisa foi exposta com esta pesquisa, alguns relatos já no séc. XVIII sobre a passagem por esta região de viajantes que seguiam para o Mato Grosso; O bairro rural, que mais tarde vai se tornar o município de Bauru, surgiu como tanto outros por uma necessidade vital, uma forma de cooperar com os problemas dos fazendeiros da região e seus trabalhadores (Bastos, 2000). A primeira rua que surgiu para reunir comerciantes e fazer o caminho para a vila mais próxima, foi a rua Araújo Leite, conhecida como “estrada”, ligava esta cidade à “Espírito Santo de Fortaleza”, o lugar mais próximo para onde se ligava administrativamente. Separando-se dela mais tarde, quanto à sua função (1896) (Neves).

Pouco antes de sua formação, a freguesia recebe duas doações de terras importantes para a formação do atual centro da cidade, uma em 1884 e outra em 1893. Uma região que se mantém até os dias de hoje como local mais importante da cidade, e que à princípio, só existia ela. Depois temos a chegada das 3 ferrovias importantíssimas para o crescimento urbano em 1905, 1906 e 1910 seguidas de suas influências. Em especial a de 1906 (NOB). A qual foi para Bauru com sede implantada nela, mais seus escritórios e oficinas. Uma infraestrutura que comporta, em 1925, cerca de 300 pessoas transitando em seu meio por dia (Bienarth, p.16 a). Consumindo hotéis, teatros, cinemas e até bordéis. Fora as famílias que para aí o foram acompanhar seus membros elencados para serem engenheiros da NOB, vindos, principalmente do RJ.

Jucelino Kubitschek, por sua vez, que vai investir no transporte rodoviário, colocando à margem, até os dias de hoje, a ferrovia no País. Situação oposta em vários locais do mundo, onde a consciência ecológica e econômica fala mais alto e mantêm, incentivam e investem na linha férrea. Como nos EUA, Europa e Japão, nos quais além de ainda existir e se utilizar este meio de transporte, seja para passageiros, seja para mercadorias, muito é valorizado. Como os japoneses que

possuem o trem bala, ou dos europeus que podem viajar pelos vários países do continente utilizando o trem.

Nesse contexto, Bauru chegou a ser o maior entroncamento ferroviário da América Latina em seu período de maior atuação efetiva (1920-1950). O que impulsionou a cidade e várias que como ela cresceram e se desenvolveram com a ferrovia (Guirardello, p.221, 2002). Um fenômeno que em número temos a percentagem de 65% do estado de São Paulo sendo ocupado e trabalhado neste período.

Enfim, a pesquisa levantou informações necessárias para se entender a origem e formação da cidade de Bauru, um local com mais de 100 anos de História no interior de São Paulo. Além de trazer dados para a comunidade acadêmica que se interessar pelo assunto, assim como para a sociedade em geral.

REFERÊNCIAS

BASTOS, Irineu. *Sertão Noroeste: o poder municipal na República Velha*. Bauru, SP: Edipro, 2000.

BIENARTH, Karla Garcia. *Vilas operárias em Bauru: a essência de uma cidade*. Disponível em: <<https://repositorio.unesp.br>. Acesso: 03 set 2025.a

BIENARTH, Karla Garcia. *A inserção da EFNOB na paisagem da cidade: Bauru e Campo Grande*. Disponível em: <http://repositorio.unesp.br> Acesso em: 19 set 2025.b

DOMINGUES, Luís Paulo. *Sonâmbulos dotados de visão*. Bauru/SP: Pessotto, 2019.

D'ÁVILA, Rosimeire. *Lembrança da Imigração: cenas e cenários de vida dos imigrantes espanhóis em Bauru*. Bauru/SP: EDUSC, 2004. 182p.

FERNANDES, Edson. *Fronteira Infinita*. Bauru/SP: Universo Elegante, 2018. 192p.

FERNANDES, Edson. *Escravidão negra nos primórdios de Bauru: vida e resistência dos escravos*. Bauru/SP: Universo Elegante Produção Cultural, 2018.

FRANÇA, Ari. *A marcha do café e as fronteiras pioneiras*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1960.

GUIARDELLO, Nilson. *A beira da linha: formação urbana da Noroeste paulista*. São Paulo: Ed. UNESP, 2002. 235p.

GUIARDELLO, Nilson. *Arquitetura em Bauru (1850 – 1950)*. Tupã: ANAP, 2001.

GUIARDELLO, Nilson. *A nova estação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em Bauru, símbolo arquitetônico e político de uma ferrovia estratégica*. Disponível em: <<https://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/issue/view/40>>. Acesso em 03 jun 2024.a

LIMA, João Francisco Tidei. *A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru*. Bauru: USC. 199p.

Moraes, Renato de. *Os frutos da terra Bauru, 1896 - 1988*. São Paulo: Agroquímica-agroquímica industrial, 1988. 128p.

NEVES, Corrêa das. *No velho Bauru: crônicas do Bauru antigo*. Bauru: ? . 151p.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Ferrovia e urbanização: o caso de Bauru*. Bauru/SP: USC, 1991.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Memorial da Câmara Municipal de Bauru 1896 – 1996*. Bauru/SP: Fergraf, 1996.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Memórias de um ferroviário*. Bauru/SP: EDUSC, 2000.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Bauru: notas históricas*. Bauru: Canal. 2007. 233p.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. *Mulheres, trens e trilhos*. Bauru/SP: EDUSC, 2001.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do séc. 20*. Bauru/SP: EDUSC; Campo Grande, MS: Ed UFMS, 2004.