

“A IMPORTÂNCIA DA EFNOB NA URBANIZAÇÃO DE BAURU”

**Prof. Dr. Nilson Ghirardello
FAAC-UNESP
Brasil**

**Giovanna Ghirardello
UNIP**

ARQUISUR - CÓRDOBA - 2013

PESQUISA FINANCIADA PELA FAPESP

Objetivos:

-Mostrar o início da formação urbana de Bauru, cidade do centro oeste paulista (Brasil).

-Entender as transformações ocorridas no traçado urbano, ocasionadas pela vinda das ferrovias para a cidade:

Estrada de Ferro Sorocabana,

Estrada de Ferro Paulista,

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB.

-Mostrar o relevo da vinda das ferrovias para a expansão urbana e de que maneira a sua implantação determinou a maneira como Bauru se definiu fisicamente.

- Segurança dada pelas mesmas para a inversão dos capitais privados no solo urbano: novas edificações, loteamentos, implantação da infraestrutura urbana.

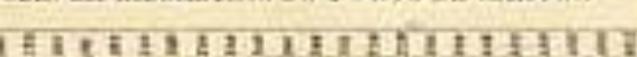


PROVINCIA MANDADO

Sociedade Promotora



DISTÂNCIAS EM KILOMETROS DO PORTO DE SANTOS



TEMPERATURAS



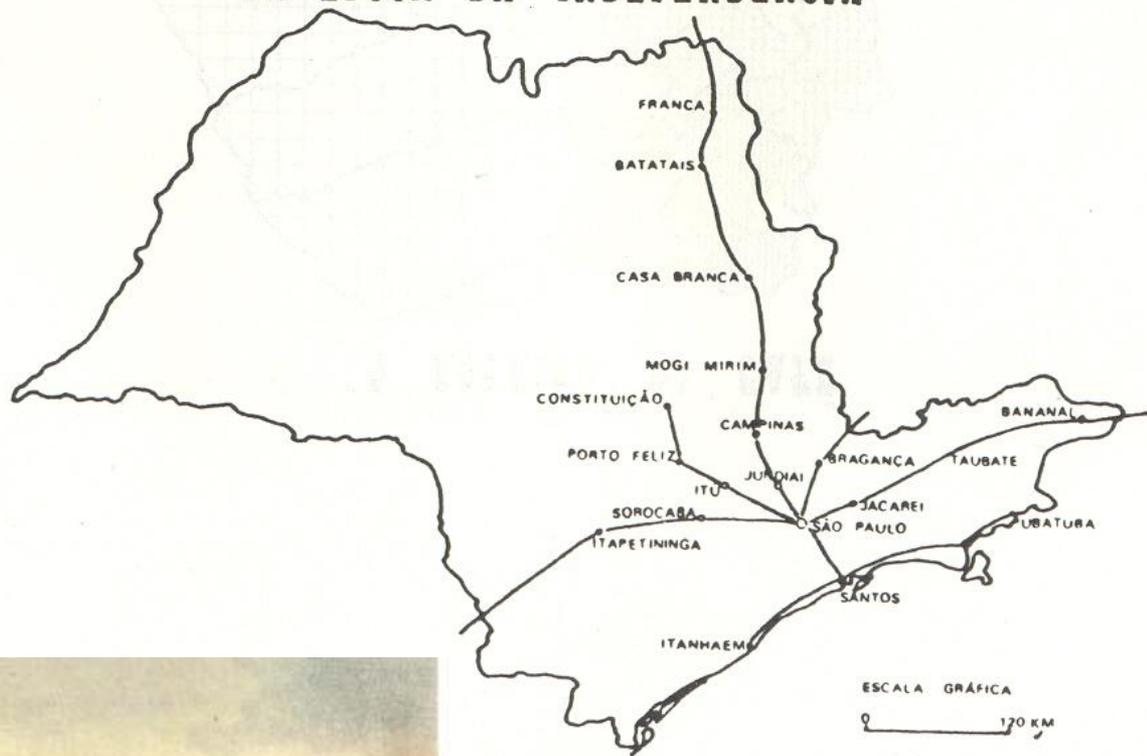
LEGENDA

Distâncias	0
Distâncias	10
Distâncias	20
Distâncias	30
Distâncias	40
Distâncias	50
Distâncias	60
Distâncias	70
Distâncias	80
Distâncias	90
Distâncias	100
Distâncias	110
Distâncias	120
Distâncias	130
Distâncias	140
Distâncias	150
Distâncias	160
Distâncias	170
Distâncias	180
Distâncias	190
Distâncias	200
Distâncias	210
Distâncias	220
Distâncias	230
Distâncias	240
Distâncias	250
Distâncias	260
Distâncias	270
Distâncias	280
Distâncias	290
Distâncias	300
Distâncias	310
Distâncias	320
Distâncias	330
Distâncias	340
Distâncias	350
Distâncias	360
Distâncias	370
Distâncias	380
Distâncias	390
Distâncias	400
Distâncias	410
Distâncias	420
Distâncias	430
Distâncias	440
Distâncias	450
Distâncias	460
Distâncias	470
Distâncias	480
Distâncias	490
Distâncias	500
Distâncias	510
Distâncias	520
Distâncias	530
Distâncias	540
Distâncias	550
Distâncias	560
Distâncias	570
Distâncias	580
Distâncias	590
Distâncias	600
Distâncias	610
Distâncias	620
Distâncias	630
Distâncias	640
Distâncias	650
Distâncias	660
Distâncias	670
Distâncias	680
Distâncias	690
Distâncias	700
Distâncias	710
Distâncias	720
Distâncias	730
Distâncias	740
Distâncias	750
Distâncias	760
Distâncias	770
Distâncias	780
Distâncias	790
Distâncias	800
Distâncias	810
Distâncias	820
Distâncias	830
Distâncias	840
Distâncias	850
Distâncias	860
Distâncias	870
Distâncias	880
Distâncias	890
Distâncias	900
Distâncias	910
Distâncias	920
Distâncias	930
Distâncias	940
Distâncias	950
Distâncias	960
Distâncias	970
Distâncias	980
Distâncias	990
Distâncias	1000

S. PAULO
SANTOS

OCEANO ATLÂNTICO

ESQUEMA DAS VIAS DE COMUNICAÇÃO EM SÃO PAULO NA ÉPOCA DA INDEPENDÊNCIA



DEBRET, Jean-Baptiste. (1768-1848)
Lapa, 1827. Aquarela. 10 x 21 cm.
Fonte: Coleção Marquesses de Bonneval (pertencem a Antonio Almeida Correia)









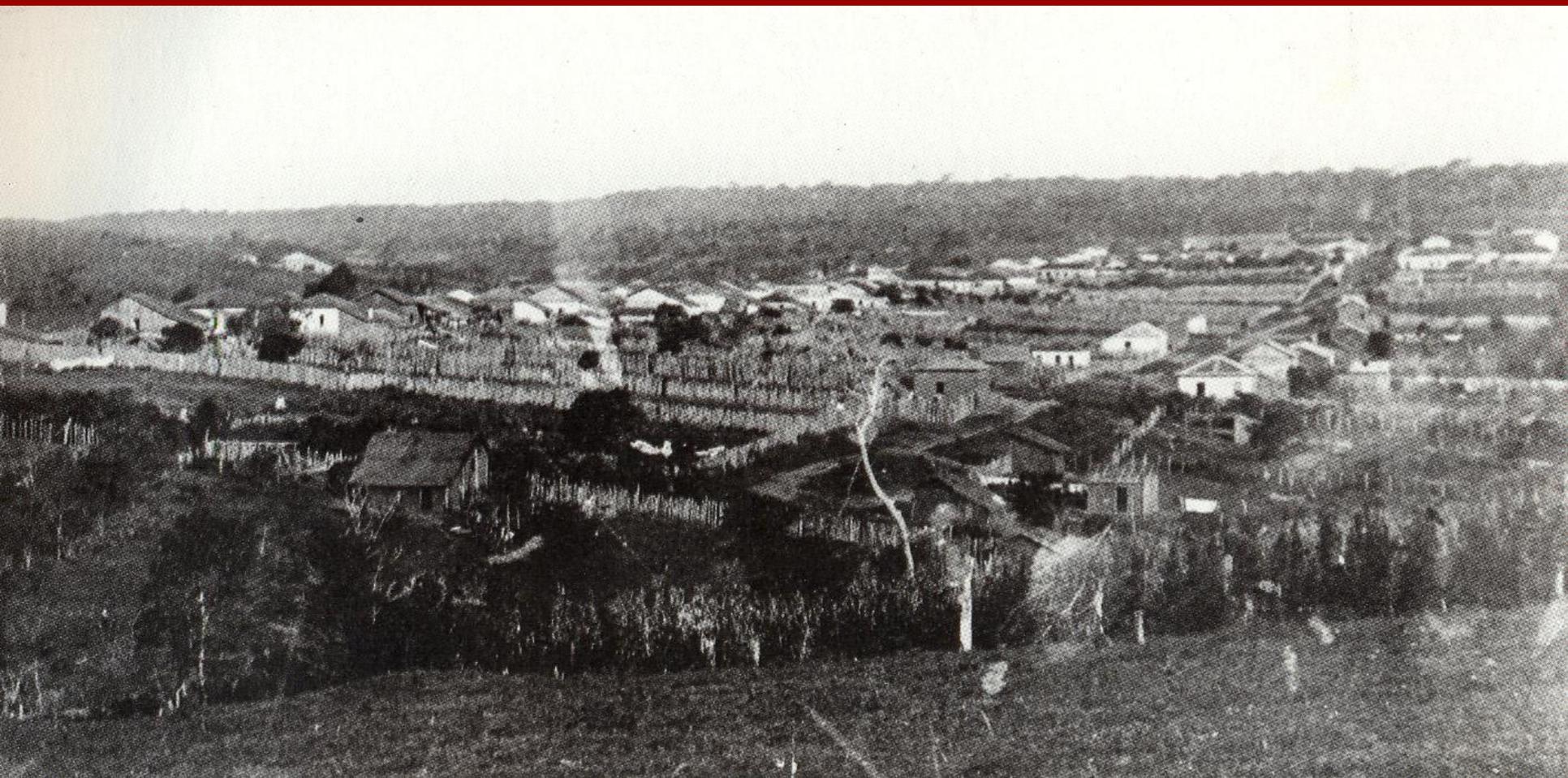
Bauru será formada a partir de um patrimônio religioso doado em 1884, sendo que o povoado torna-se cidade em 1896.

O arruador define o traçado inicial como uma imensa toalha xadrez colocada sobre uma encosta.

As quadras estabelecidas de maneira regular medindo 88x88 metros divididos em 8 datas com dimensões de 22, 00m x 44, 00m, totalizando 968m² por lote.

As ruas leste-oeste mediam todas, por volta de 14 metros de largura, as no sentido norte-sul, mais largas, têm dimensões variáveis entre 16 a 20 metros.

Primeiras construções foram edificadas junto à estrada que ligava os sertões a Fortaleza e Lençóis, depois chamada rua Araújo Leite.



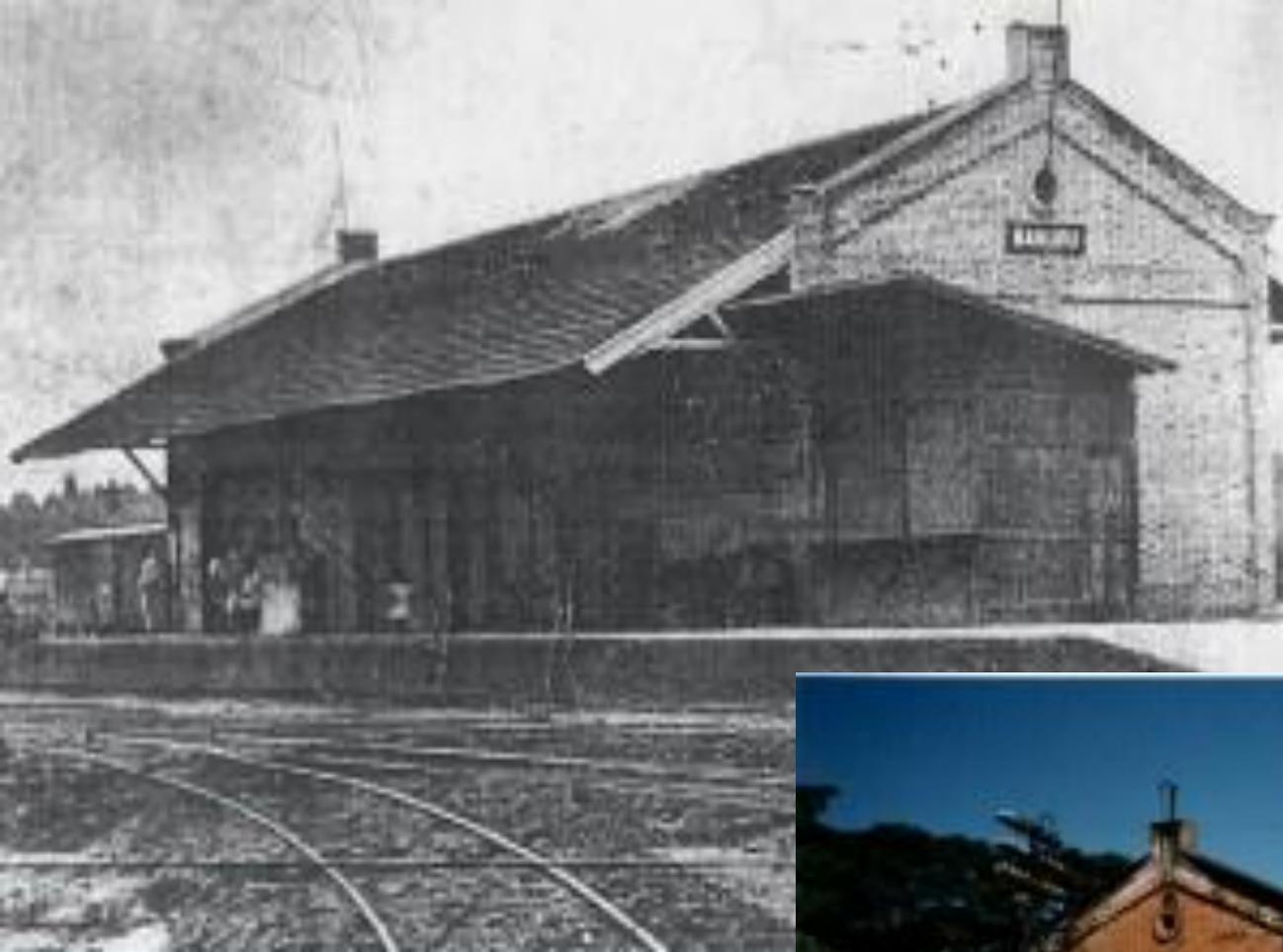


IMPLANTAÇÃO DAS FERROVIAS EM BAURU:

-SOROCABANA: marca sua estação em agosto de 1904 e inaugura a linha em 1905.

-Fará sua entrada pelo sul da cidade, paralela ao córrego Água da Ressaca, e depois ao Ribeirão Bauru, aproveitando as áreas planas das baixadas de forma a evitar rampas que onerariam seu custo de construção.

-As ferrovias tendo assegurado por lei o direito de desapropriação, passavam por onde melhor lhe convém, sem se importar necessariamente com as pequenas vilas ou cidades, e estas devido à importância da ferrovia acatavam de forma incondicional o trajeto proposto.



IMPLANTAÇÃO DAS FERROVIAS EM BAURU:

EFNOB: Nasce na cidade em direção à noroeste paulista e estado do Mato Grosso; forte sentido econômico e estratégico para o país;

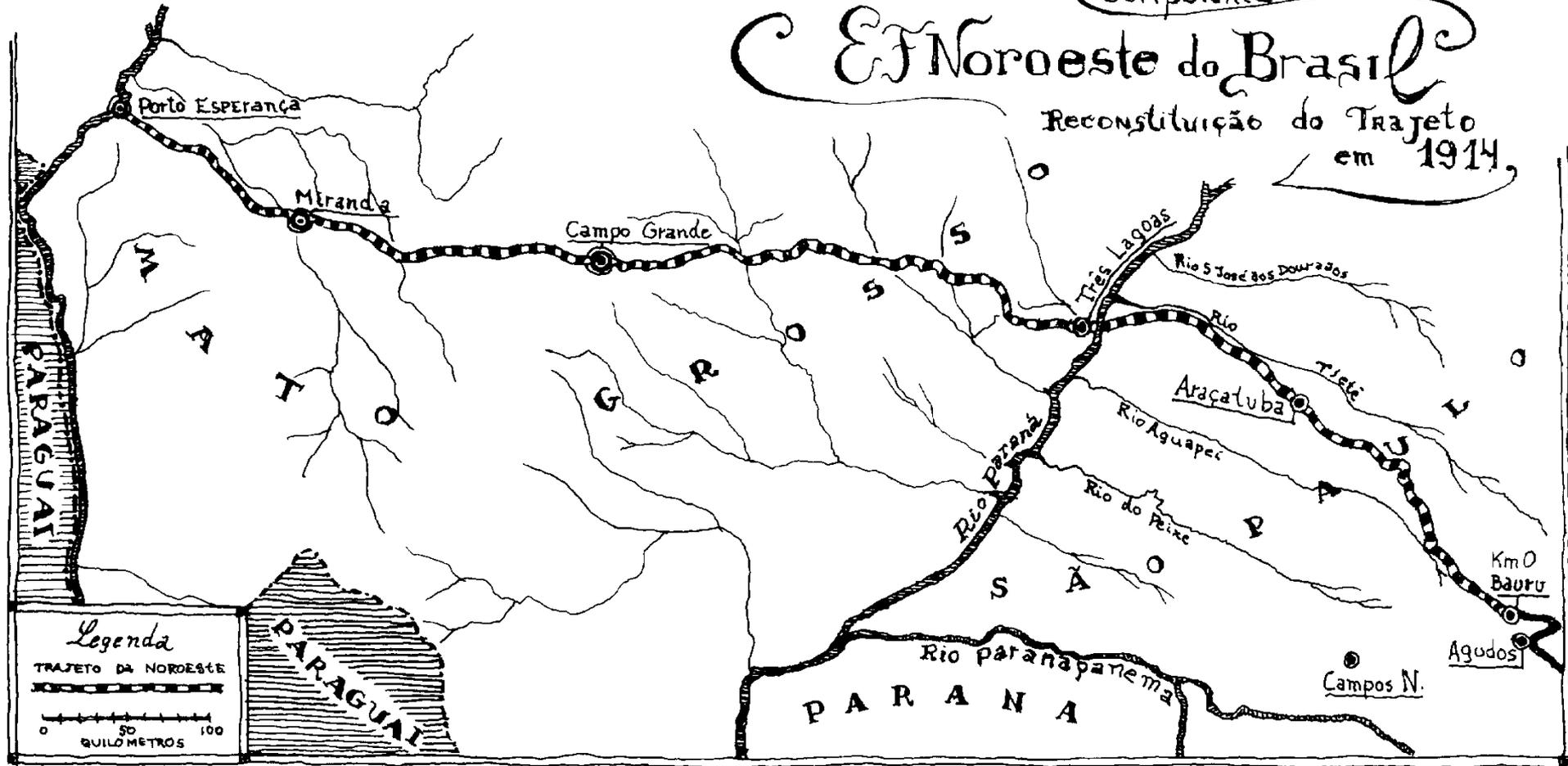
-Em 1905 iniciam-se as obras. Em 1906 inauguram-se os primeiros 100 quilômetros a partir de Bauru.

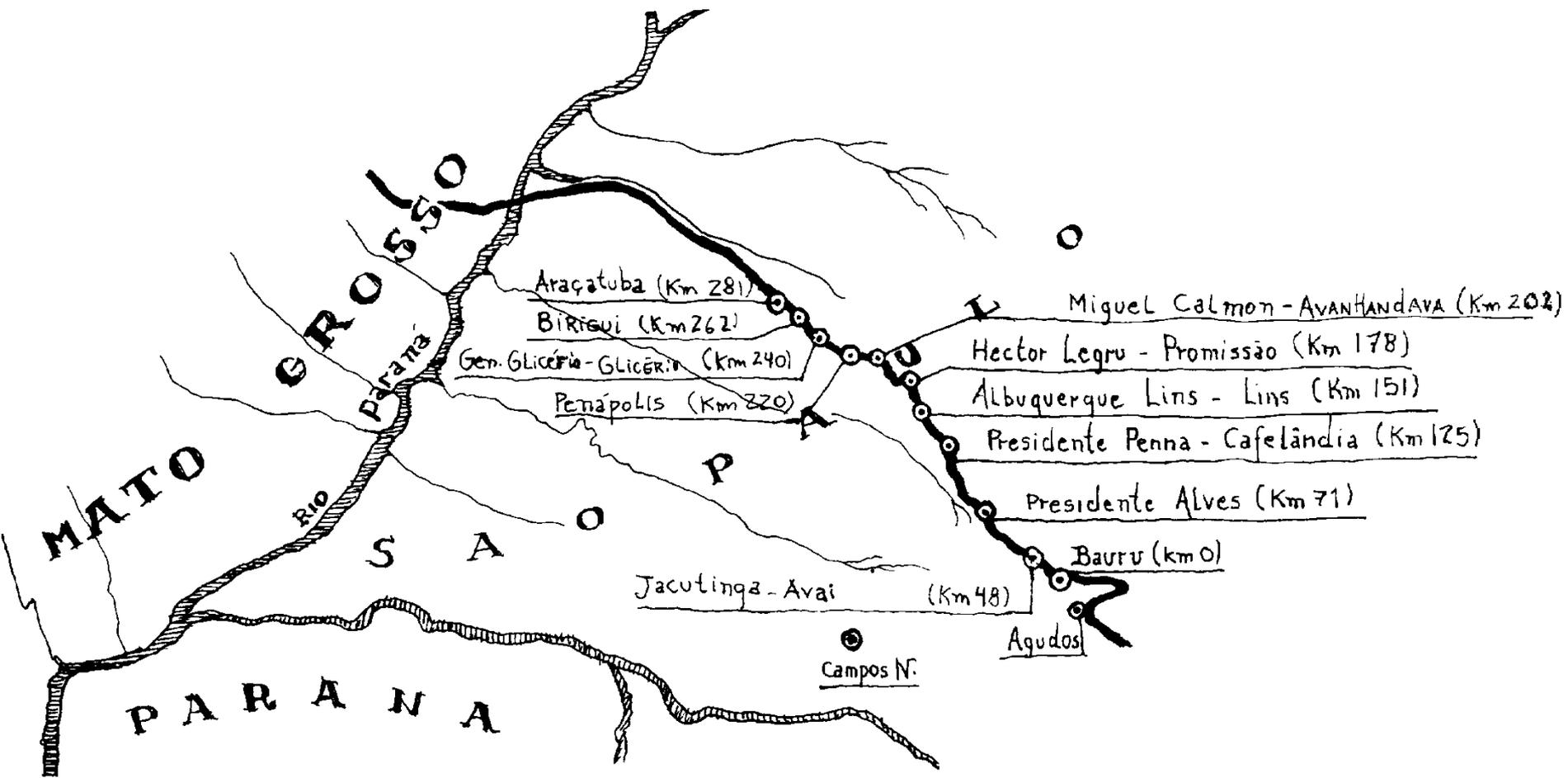
-Implantação mereceu acurados estudos, pois se tratava do ponto inicial da ferrovia.

-Área ao lado da estação da Sorocabana para facilitar a baldeação e de maneira a aproveitar a topografia plana.

-Os trilhos, correndo em paralelo ao córrego da Gramma reforçarão a separação dos diversos bairros futuramente criados, dificultando até nossos dias a “costura” de várias frações urbanas.

Companhia
E F Noroeste do Brasil
Reconstituição do Trajeto
em 1914,









SALVE MIGUEL CALMON





IMPLANTAÇÃO DAS FERROVIAS EM BAURU:

A **Paulista** aporta em Bauru em fevereiro de 1910, tendo como ponto de chegada o início da atual rua Agenor Meira, nas proximidades da Noroeste e Sorocabana. A fim de buscar esta cota, os trilhos vindos da direção leste cortam as principais ruas à época.

-Reforça-se uma barreira que vai completar a segregação já existente pela topografia de fundo de vale, em direção aos setores oeste e norte da cidade.



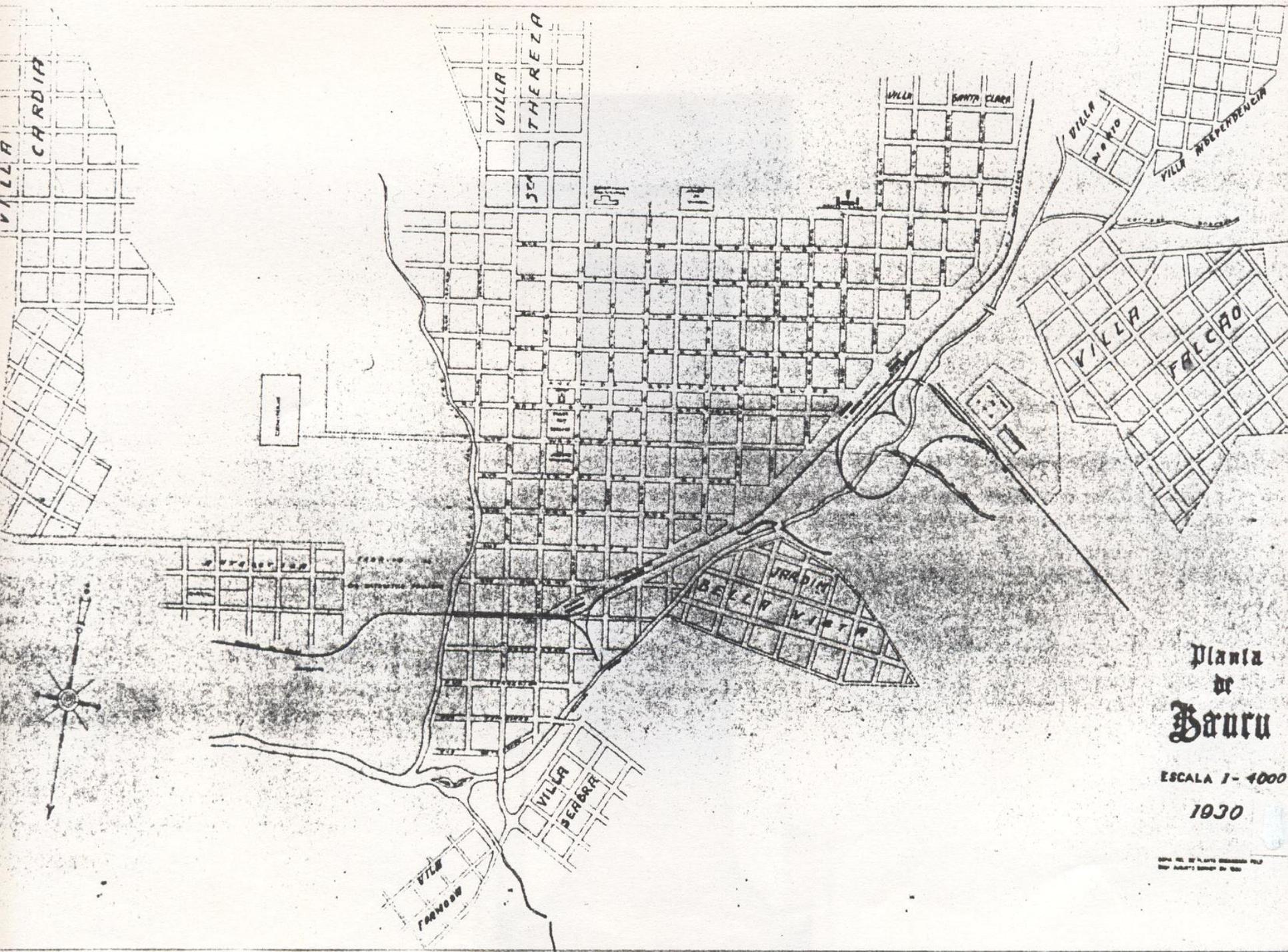
BAURU

ESTACÃO PAULISTA

“A chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com a estrada de ferro vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazém, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou local de baldeação”.
(MATOS, 1990, p. 197)

Mais que a implantação da companhia, e os rendimentos diretos gerados por ela, deve-se considerar os reflexos indiretos na economia urbana, bem como, a confiança nos destinos locais provocados por esse verdadeiro “lastro” do desenvolvimento citadino.

- Nó ferroviário favorecendo comércio e a prestação de serviços;
- Cidade se torna um importante entroncamento ferroviário;
- O encontro de várias ferrovias colocava a cidade em contato direto com diversas regiões do Estado, privilégio apenas comparado a capital São Paulo.
- Portal da nova região servida pela EFNOB denominada de “zona noroeste paulista” que ia até o Rio Paraná.
- Sede da única companhia a transportar imensas quantidades de café produzidas na “zona noroeste ”, deslocadas até Bauru e daí transportadas pela Sorocabana ou Paulista.



Planta
de
Bauru

ESCALA 1 - 4000

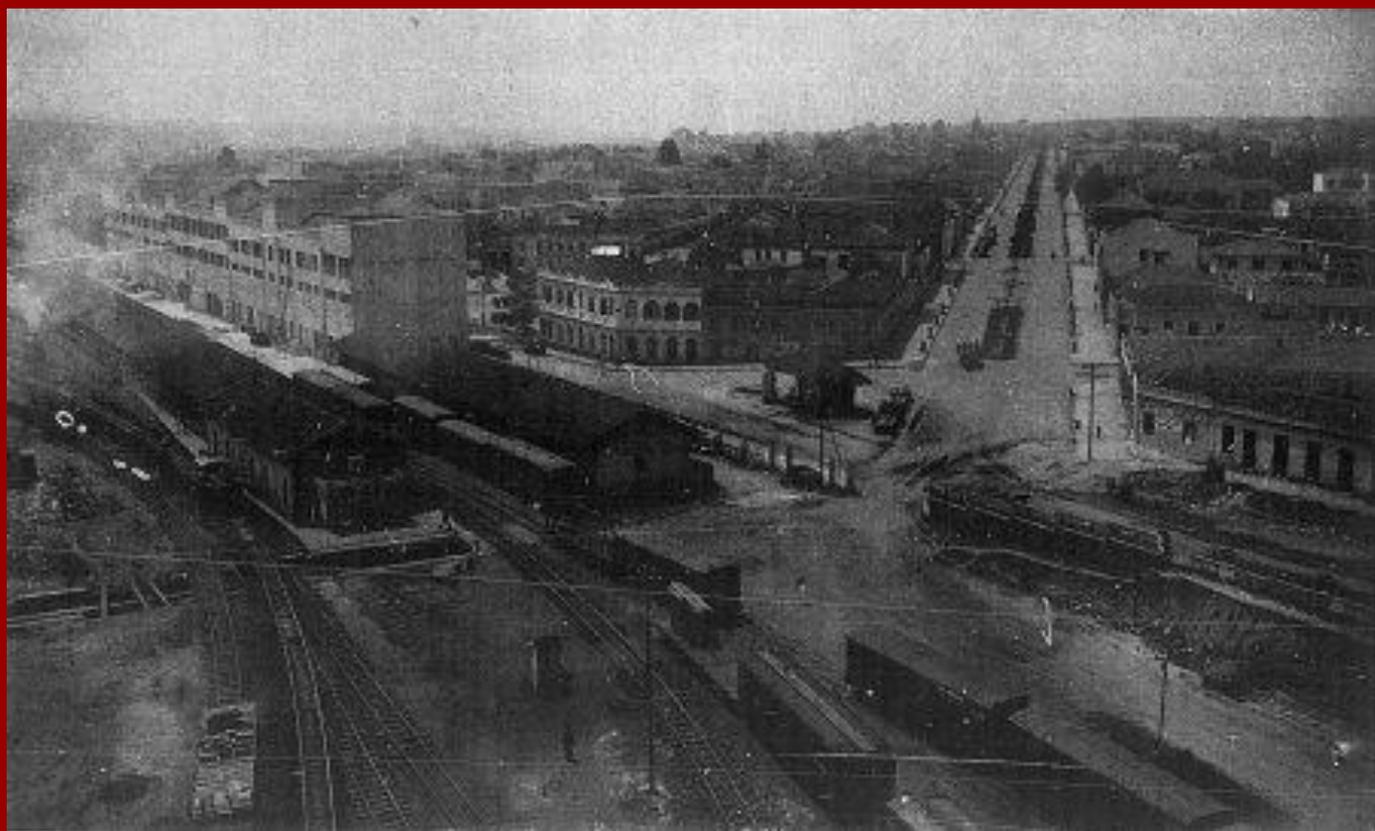
1930

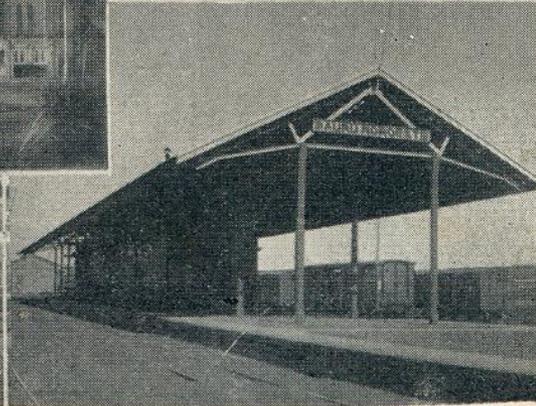
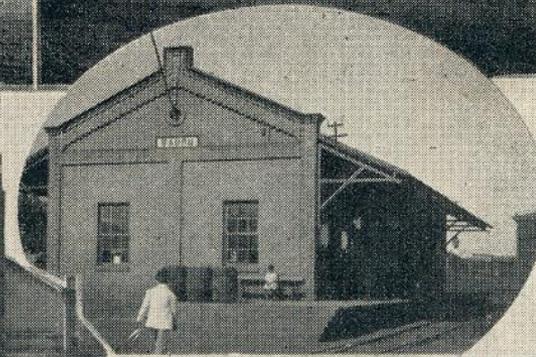
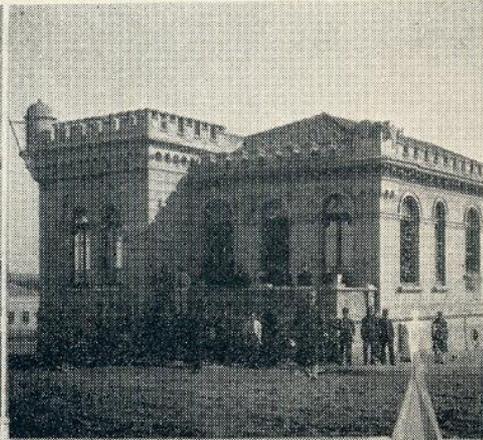
MAPA Nº 27 PLANTA DE BOURGUE PLANO
DO AGRUPAMENTO Nº 100

A “NOVA CIDADE” PÓS-FERROVIAS

MUDANÇAS NO URBANO:

- Abertura da Avenida Sorocabana em frente a estação do mesmo nome;
- Abertura da Avenida Alfredo Maia tendo como eixo o acesso da Estação Sorocabana e EFNOB;
- Criação da Praça Machado de Melo em frente a estação da EFNOB;
- Alteração do eixo do crescimento comercial direcionado em direção e ao redor das estações ferroviárias.
- Criação de novos bairros além do perímetro inicial da cidade.





Grupo Escolar
Vista parcial e estação da «Paulista»
Vista parcial e officinas da "Noroste"

Cadeia Publica
Igreja Matriz

Camara Municipal
Estação da "Sorocabana"
Estação da "Noroste"

A “NOVA CIDADE” PÓS-FERROVIAS

MUDANÇAS NA INFRAESTRUTURA:

-Instalação da rede de telefonia em 1907;

-Instalação da energia elétrica em 1911;

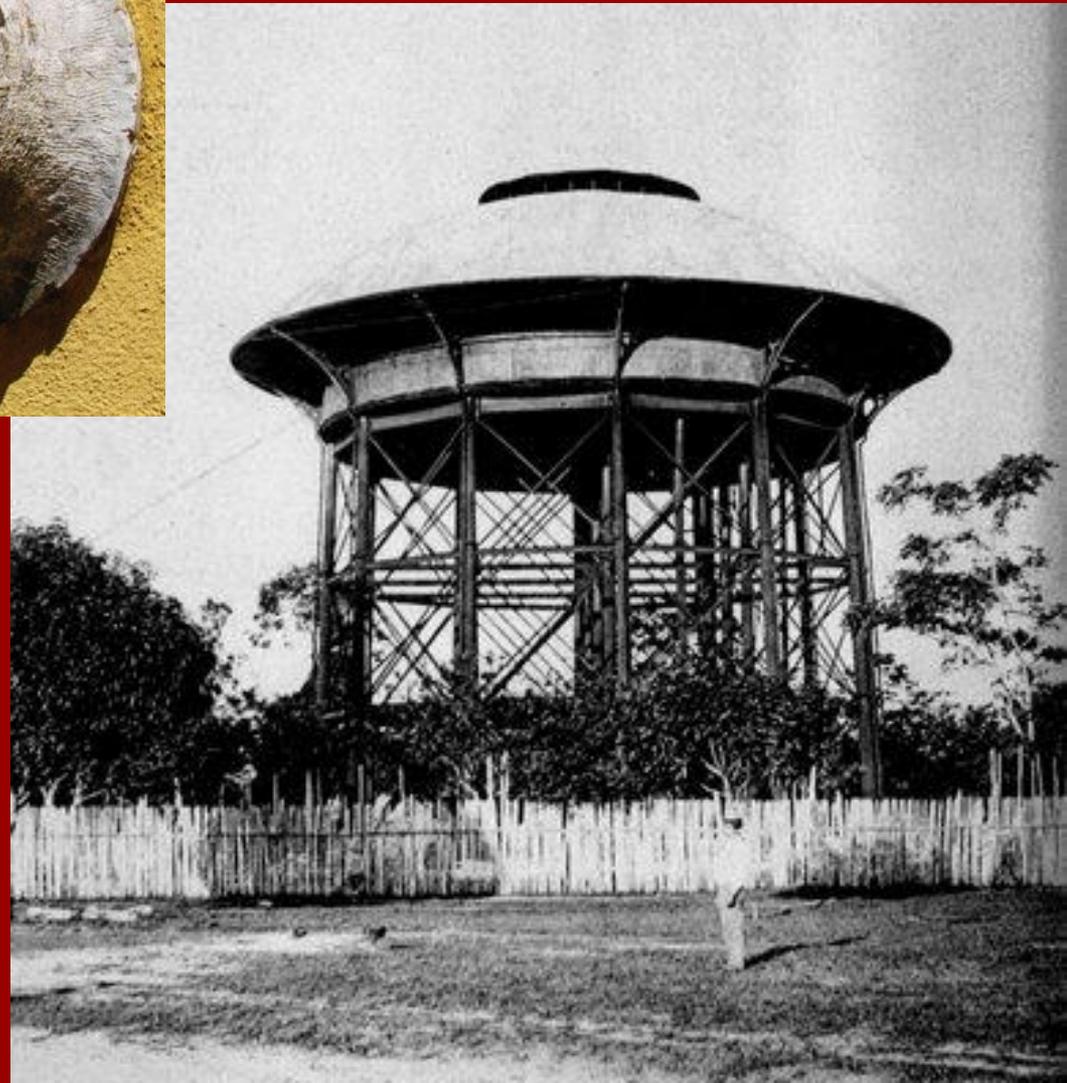
-Instalação da rede de água e esgoto em 1912.

-Participação direta dos engenheiros da EFNOB nos projetos de infraestrutura urbana da cidade.





CATEDRAL 2004





REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZEVEDO, Fernando. **Um trem corre para o Oeste**. São Paulo: Livraria Martins, 1950.

GHIRARDELLO, Nilson. *Aspectos do Direcionamento Urbano da Cidade de Bauru*. São Carlos, 1992, 187 p.. Dissertação de Mestrado (Curso de Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 1992.

GHIRARDELLO, Nilson. **A Beira da linha, Formações urbanas da noroeste paulista**. São Paulo: Editora da Unesp, 2002.

GHIRARDELLO, Nilson. **A Formação dos Patrimônios Religiosos na Expansão Urbana Paulista**. São Paulo, Editora da UNESP, 2010.

MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e Ferrovias: A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega. Sociologia e Política, 1974.

MILIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios**. São Paulo: Hucitec, 1982.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo**. São Paulo, Hucitec-Polis, 1984.

PEREZ, F. **Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – 1868-1918**. São Paulo: s. n., 1918.

PRADO JR. Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1944.

PINHEIRO, Brenno. **Zona Noroeste**. São Paulo: Propaganda Pan Americana, 1928.

SCHMIDT, Cornélio. **Diário de uma viagem pelo sertão de São Paulo, realizada em 1904**. Anais do Museu Paulista, São Paulo n° 15 p. 337 - 55, 1961.