A construção da estrada de ferro noroeste do Brasil e o desenvolvimento urbano da cidade de Bauru (SP) nas primeiras décadas do Século XX: breves considerações históricas da primeira república brasileira (1889-1930)

The construction of the noroeste do Brasil rail road and the urban development of the city of Bauru (SP) in the first decades of the 20th century: brief historical considerations of the first brazilian republic (1889-1930)

Guilherme Rocha Sartori [1]
Silvana Mansano [2]

Resumo: Neste trabalho pretendemos recuperar a formação histórica da cidade de Bauru (SP) a partir da instalação da estrada de Ferro Noroeste do Brasil, nas duas primeiras décadas do século XX. A instalação da ferrovia na cidade de Bauru foi um importante empreendimento dos primeiros governos republicanos e foi representativo das principais questões sociais e econômicas que permeavam o Brasil no período, tais como: os projetos de integração nacional; a viabilidade e aprofundamento do modelo econômico agroexportador; as diferentes formas de violência que a população das camadas mais pobres foi submetida; além da formação e desenvolvimento das cidades do interior paulista mediante a lógica da segregação urbana.

Palavras-chave: Primeira República (1888-1930); ferrovia; Bauru (SP); modernização.

Abstract: In the research we intend to recover the historical shaping of Bauru City, from the installation of the *Noroeste do Brasil* railway, in the first two decades of the twentieth century. The installation of the railroad in the city of Bauru was an significant venture of the first republican governments and it was typical of the leading social and economic issues that permeated Brazil at that period, such as: national integration projects; viability and deepening of the agro-export economic model; the different forms of violence that poorest people has been subjected to; beyond the formation and development of the cities in the São Paulo inland, upon the logic of urban segregation.

Keywords: First Republic (1888-1930); railroad; Bauru (SP); modernization.

[1] Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, da Unesp de Marília. Bolsista CAPES. E-mail: guilherme.sartori@unesp.br. https://orcid.org/0000-0002-7500-2903

[2] Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, da Unesp de Marília. E-mail: silmansano679@gmail.com. https://orcid.org/0000-0001-6832-339X

https://doi.org/10.36311/1982-8004.2021.v14esp.p9-22

This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License.

Introdução

Neste artigo recuperamos a formação histórica da cidade de Bauru (SP) a partir da instalação da estrada de Ferro Noroeste do Brasil, nas duas primeiras décadas do século XX. A instalação da ferrovia na cidade de Bauru foi um importante empreendimento dos primeiros governos republicanos e foi representativo das principais questões sociais e econômicas que permeavam o Brasil no período, tais como: os projetos de integração nacional; a viabilidade e aprofundamento do modelo econômico agroexportador; as diferentes formas de violência que a população das camadas mais pobres foi submetida; além da formação e desenvolvimento das cidades do interior paulista mediante a lógica da segregação urbana.

A urbanização e o desenvolvimento econômico de Bauru foram estruturados a partir da instalação de um dos mais expressivos entroncamentos ferroviários do interior do estado de São Paulo. A cidade foi o ponto inicial da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1906), além de integrar em seu território duas outras ferrovias, a Estrada de Ferro Sorocabana (1905) e a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais (1910). A dinâmica proporcionada pela circulação de mercadorias e pessoas sobre trilhos na região conferiu à cidade de Bauru especificidades históricas.

A cidade de Bauru, pequeno povoado fundado em 1896, em poucos anos se transformou em uma região de investimentos para diferentes capitais e de crescimento urbano acelerado. Milhares de trabalhadores chegaram até a cidade para aturem na construção da ferrovia: trabalhadores braçais, engenheiros, agrimensores, arquitetos, empreiteiros, comerciantes e toda a sorte de aventureiros. Muitos desses trabalhadores permaneceram e participaram ativamente do desenvolvimento da cidade, mesmo que ausentes nas versões oficiais produzidas pelos memorialistas locais. Esse processo histórico foi acompanhado de contradições e diferentes formas de segregação do espaço urbano.

Neste texto analisamos o processo de elaboração, construção e instalação da Ferrovia Noroeste do Brasil em Bauru e algumas das transformações ocorridas na infraestrutura urbana da cidade. Para tanto, dividimos em duas seções este texto. A primeira intitulada: "A interiorização das lavouras de café na região centro-oeste do estado de São Paulo nas últimas décadas do século XIX: estruturação do projeto político-econômico da Primeira República (1889-1930)", na qual realizamos o resgate histórico das principais questões que envolveram o cenário político-econômico das primeiras décadas do regime republicano, com centralidade na produção e expansão da lavoura cafeeira no estado de São Paulo. Na segunda seção intitulada: "O processo de construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: transformações no núcleo urbano de Bauru", analisamos os projetos de elaboração das ferrovias no Brasil e a dinâmica de

trabalho de construção da ferrovia Noroeste do Brasil, com seus desdobramentos no espaço urbano da cidade de Bauru. Por fim, encontram-se breves considerações finais.

A interiorização das lavouras de café na região centro-oeste do estado de São Paulo nas últimas décadas do século XIX: estruturação do projeto político-econômico da Primeira República (1889-1930)

A formação histórica de Bauru[3] esteve associada a um amplo processo de investimento na produção cafeeira e expansão da rede ferroviária na Primeira República (1889-1930). A economia cafeeira estruturou o processo de acumulação e desenvolvimento do capitalismo brasileiro desde a segunda metade do século XIX (CARONE, 1970; FURTADO, 1987; RESENDE; 2003). Transformações legais (a promulgação da Lei de Terras de 1850) e institucionais como a Abolição da Escravidão (1888) e a Proclamação da República (1889); contribuíram para dinamizar as relações produtivas no Brasil (COSTA, 2010; FURTADO, 1987; CARVALHO; 1998). Os primeiros anos da República serviram para consolidar o poder econômico político dos cafeicultores, sobretudo os de São Paulo. Longe de significar mudanças na estrutura política do país, o regime republicano recém-instalado reagrupou as práticas de dominação existentes no país desde o regime imperial, dando-lhe um verniz liberal, sem alterar suas bases autoritárias.

A produção de café no Brasil acionava vários setores da sociedade. Empregava grande parte da população assalariada do país no trabalho direto ou indireto com as lavouras (colheita dos grãos de café, transporte, beneficiamento, armazenamento e comércio). Fomentou a indústria de insumos e bens agrícolas contribuindo para a formação de um mercado interno; além de desenvolver a infraestrutura de transportes do país com a instalação de ferrovias e portos (CARONE, 1970). Outro aspecto importante, foram os créditos e financiamentos bancários voltados ao setor agrário, além da atuação estatal na otimização desses recursos (MELLO, 1982).

No plano político, a elite econômica dos produtores de café monopolizava o cenário político. Articulando práticas personalistas e autoritárias, revestidas de um aparente viés democrático mediante processos eleitorais caracterizados pela fraude e diversas irregularidades (HOLANDA, 1995; RESENDE, 2003). Os arranjos políticos forjados no âmbito regional garantiram a hegemonia política dos estados de São Paulo e Minas Gerais na escolha dos presidentes da república (CORONE, 1979). Pesquisas

[3] Em 1893, pela Lei Estadual nº. 209, foi criado o Distrito de Paz de Bauru pertencente ao município de Espírito Santo da Fortaleza. O Distrito cresceu em poder político e econômico e nas eleições municipais de 1896, o Distrito de Bauru conseguiu eleger a maioria dos vereadores para Câmara Municipal de Espírito Santo da Fortaleza. No mesmo ano, uma comitiva de vereadores bauruenses eleitos se dirigiu até a sede do município e propôs a mudança do mesmo para Bauru, a operação ficou conhecida como "tomada da Fortaleza". Em 1º de agosto de 1896, pela Lei Estadual nº 428, foi criado um novo município, com sede na cidade de Bauru e extinto o município de Espírito Santo da Fortaleza (PAIVA, 1977).

recentes, em particular a de Claudia Viscari (2012), problematizam a estabilidade da aliança entre São Paulo e Minas Gerais e ressaltam a atuação de outros estados, em particular a Bahia, em um intricado processo de negociação político-econômico na composição da escolha dos Governos da Primeira República.

As transformações políticas e sociais introduzidas pelo regime republicano (1889), conforme argumentado anteriormente, integrado as tentativas de modernizar o país influenciaram e coordenaram a fundação das cidades paulistas (GHIRARDELLO, 2002; POSSAS, 2001; NETO, 2009). Nas últimas décadas do século XIX ocorreu a interiorização das lavouras de café para a região centro-oeste paulista, ampliando a produção existente no Vale do Paraíba e partes do Estado do Rio de Janeiro (PRADO Jr, 1983). As transformações geográficas se traduziram em novas formas de produção do café[4], com maior racionalização e orientados pelo modelo capitalista empresarial, objetivando maior produtividade e lucro (FERNANDES, 1975).

Nesse contexto histórico, umas das preocupações que orientava as ações político-econômicas da administração republicana e dos investidores privados era a reprodução do capital. A centralidade nos investimentos nas lavouras de café se compatibilizava com o retalhamento e o comercio das terras rurais; com os projetos de loteamento de áreas urbanas e o investimento na infraestrutura da cidade; com atividades produtivas de caráter industrial e com a especulação financeira (GHIRARDELO, 2010).

Na medida em que as fronteiras das lavouras de café se expandiam em direção ao interior do Estado de São Paulo, novas terras são apropriadas e dominadas pela lógica do capitalismo. Nesse período foi criado um aparato institucional que garantisse a propriedade da terra para os novos "donos da terra", iniciado com a Lei de Terras, de 1850 e adensado com a instalação de cartórios de registro de propriedades e pela ramificação de Comarcas em diversas cidades. Tratava-se de expulsar os ocupantes originais (mestiços, descendentes de escravos, trabalhadores rurais pobres) das terras e instituir a presença do Estado brasileiro, por meio da regulamentação legal da propriedade privada (POSSAS, 2001).

A ampliação da fronteira agrícola no interior do estado de São Paulo nas últimas décadas do século XIX foi acompanhado de um intenso e acelerado processo de loteamento urbano. Os ocupantes de grandes áreas rurais, muitas vezes sem exploração comercial, principalmente na região centro-oeste do estado, na tentativa de legitimarem o direito de propriedade rural doavam parte de suas terras para a fundação de um patrimônio religioso (GHIRARDELLO, 2010). As áreas doadas

[4] Trabalho assalariado de imigrantes europeus; maior controle da produção de grãos; novas técnicas de plantio, colheita e estocagem do café (FERNANDES, 1975)

geralmente ficavam próximas às propriedades rurais e eram alvo de disputas entre os "novos ocupantes das terras".

Os patrimônios religiosos eram grandes áreas doadas para a igreja católica para a construção de uma igreja na localidade e a formação dos primeiros lotes urbanos. Essa era uma prática corriqueira na segunda metade do século XIX e acionada como uma estratégia dos ocupantes das terras para legitimarem seu direito de propriedade. No Brasil monárquico, as escrituras das propriedades rurais perpassavam pelo registro realizado nos cartórios paroquiais, principalmente nas regiões mais interiorizadas do estado de São Paulo que não dispunha de uma burocracia estatal, uma vez que não havia separação entre Estado e igreja (GHIRARDELLO, 2010).

A prática da fundação de patrimônios religiosos perdurou no Brasil até a instalação da República. Além de facilitar a legalização da propriedade rural, os patrimônios atuavam como as primeiras tentativas de formação de núcleos urbanos na região. Eram formados os primeiros lotes em traçado quadricular e regular para a instalação da infraestrutura básica urbana: igreja, praça no largo da igreja, primeiras lojas comerciais e edificações para moradia. Esse traçado inicial serviu como base para a expansão urbanística dos municípios posteriormente no período republicano (GHIRARDELLO, 2010).

O desenvolvimento econômico e o crescimento populacional do patrimônio religioso estavam condicionados à consistência da produção agrícola cafeeira e principalmente à chegada da ferrovia. Nesse processo, os grandes proprietários de terra atuavam junto aos poderes públicos para que a região fosse contemplada com o traçado das linhas de trem. Os critérios para a escolha do traçado da ferroviária era muito mais o resultado de influências e negociações políticas do que critérios técnicos.

O processo de construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: transformações no núcleo urbano de Bauru

A implementação da infraestrutura para viabilizar a produção e exportação do café, por meio de estradas de ferro e portos, foi um dos setores de maior investimento dos primeiros Governos republicanos (SAES, 1981). A ampliação da rede ferroviária também tinha como objetivo estimular a ocupação do território brasileiro, pouco povoado longe dos grandes centros urbanos e das regiões litorâneas; ao mesmo tempo em que forjava a unidade nacional pela ligação de diferentes regiões geográficas. De acordo com Nísia Trindade de Lima, "o projeto de construir uma nação que representasse a civilização nos trópicos incluía preocupações com a identidade física – delimitação de fronteiras e conhecimento geográfico – e com a unidade territorial e cultural" (LIMA, 1999, p. 63).

Em 1890, foi elaborado o Plano de Viação Federal[5]. Esse regulamento estabeleceu as diretrizes para os investimentos em infraestrutura no país. Em linhas gerais, o teor do Plano Geral de Viação Federal era o seguinte: facilitar e otimizar a ligação de áreas com potencial econômico aos principais portos do país; aproveitar e ampliar a linhas férreas existentes no país; e estimular a colonização do interior, com desdobramentos na região de fronteira terrestre do Brasil com Uruguai, Paraguai, Argentina e Bolívia (GHIRARDELLO, 2002)

A elaboração do Plano de Viação foi representativa das questões que permeavam o ideário republicano. Os estudos técnicos de reconhecimento geográfico de diferentes regiões do país[6], com as análises dos aspectos naturais, além do mapeamento das populações indígenas, se alinhavam com a racionalidade científica. Os debates entre os produtores de café sobre os traçados das linhas de ferro foram orientados por questões de ordem político-econômica, do que simplesmente técnicos, sinalizando que a alocação dos investimentos públicos atenderia a demandas particulares da elite agrária. Outros aspectos bastante reveladores das diretrizes do Brasil Republicano foram às parcerias realizadas com o capital europeu e estadunidense para financiar a construção da infraestrutura de transportes do país.

No começo do século XX, no ano de 1904 como parte de uma das Seções do Plano de Viação Federal, foi aprovada a construção da estrada de ferro que partiria do município de Bauru em direção ao interior do estado até a divisa com o atual Estado do Mato Grosso do Sul, em seu tronco principal, com um desdobramento em direção ao Mato Grosso (GHIRARDELLO, 2002). Esse foi um dos maiores empreendimentos ferroviários do país no período. No plano original a estrada de ferro teria 1200 Km. Ao final da construção, com as ramificações, a linha férrea contou com 1622 km (POSSAS, 2001)

Ficou acordado que a construção da Estrada de Ferro ficaria sob responsabilidade da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, empresa privada com capitais franco-belgas (GHIRARDELLO, 2002). A concessão para construir estradas de ferro no Brasil era um empreendimento muito lucrativo e disputado por várias companhias, algumas de origem europeia e estadunidense. O Estado brasileiro atuava na regulamentação do traçado das linhas, na isenção de tarifas para importação de maquinários para construção da ferrovia, além de conceder monopólios de exploração do tráfego de mercadorias e passageiros. (NETO, 2009; SAES, 1981)

[5] Decreto nº 524, de 26 de junho de 1890, promulgado pelo Governo Provisório Manoel Deodoro da Fonseca, disponível na íntegra em: http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-524-26-junho-1890-523675-publicacaooriginal-1-pe.html

[6] O Decreto nº 1658, de 20 de janeiro de 1894, aprovou que fossem realizadas pesquisas na região de Bauru para a construção de uma estrada de ferro. No entanto, a falta de capitais e as disputas em torno nos traçados das linhas protelaram o início dos trabalhos até 1904 (GHIRARDELLO, 2002)

A construção de uma ferrovia mobilizava amplos setores da economia nacional. Uma rede de empréstimos e financiamentos bancários, de instituições nacionais e estrangeiras; um mercado vasto de importação, revenda e distribuição de materiais destinados a construção das linhas férreas; a importação de tecnologia, como as locomotivas e vagões; a formação de grandes empresas, com capitais nacionais e estrangeiros, que disputavam e negociavam os contratos de construção das ferrovias; empresas menores que atuavam como empreiteiras e subempreiteiras e arregimentavam a mão de obra (MORATELLI, 2013). Nesse contexto histórico, a ferrovia nos primeiros anos republicanos era uma atividade extremamente lucrativa e uma das áreas estratégicas do desenvolvimento econômico nacional e internacional.

No ano de 1904 começaram os trabalhos de reconhecimento e pesquisa da região para a futura construção da estrada de ferro. De acordo com o Decreto nº 5.266, caberia ao município de Bauru iniciar os trabalhos técnicos de mapeamento da região que compreendia do município até o rio Paraná. Essa vasta região era pouco conhecida na época e inexplorada de forma econômica. As imprecisões geográficas sobre a região eram muitas por se tratar de uma "frente pioneira". De acordo com Nilson Ghirardello (2002), a expedição técnico-científica de mapeamento da região antecedeu em um ano e foi realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, em 1905. Essa informação é significativa, pois reforça a importância estratégica, econômica e política do empreendimento que se iniciava em Bauru e transformava o município em uma área de investimento prioritário.

Esse processo de reconhecimento e conquista foi marcado por diversos conflitos entre os nativos e os representantes da civilização e do progresso (POSSAS, 2001). Os conflitos se intensificaram com o início da construção da Noroeste do Brasil. Havia presença significativa de vários grupos indígenas e muitos deles ofereceram forte resistência aos novos conquistadores, o que exigiu grandes mobilizações de homens armados que se encarregavam da proteção da comitiva de pesquisadores e construtores ou atuavam diretamente em processo de extermínio dos indígenas por meio "do ataque preventivo" e a "pacificação da região". (LIMA, 1978, p. 54). Tratava-se de expulsar os ocupantes originais das terras e instituir a presença da propriedade privada, mediante delimitação territorial de novas fazendas e do traçado da linha férrea que estava em processo inicial de construção.

Os trabalhos de construção da Noroeste do Brasil dividiram-se em três etapas. A primeira recebeu o nome de "estudos": reconhecimento e exploração da região, orçamento e locação de instalações[7]. O segundo foi a construção da linha férrea. A terceira a organização do tráfego de trens. Todas as etapas do projeto eram enviadas

[7] Nessa fase um volumoso conjunto de informações sobre a vegetação, clima, solo, hidrografia e relevo; além de produção cartográfica sobre o centro-oeste paulista foi produzido. (GHIRARDELLO, 2002)

para o Governo Federal para serem revistas e validadas para posteriormente serem implementas (GHIRADELLO, 2002). Os vínculos entre o município e o Estados eram reforçados, evidenciando que parte importante dos projetos republicanos perpassavam pela cidade, assim como maior controle das decisões que ocorriam no âmbito local.

Nessa etapa de viabilização da estrada de ferro e o início das obras em 1906 a cidade de Bauru se transformou rapidamente. Um corpo técnico de funcionários, formado por engenheiros, arquitetos, agrimensores, empreiteiros se transfeririam dos grandes centros urbanos (São Paulo e Rio de Janeiro) para o município (GHIRARDELLO, 2002; POSSAS, 2001). A região passou a receber grande fluxo de pessoas e capitais. Novas oportunidades de empregos e investimentos foram criadas. Muitas frentes de trabalho atraíram migrantes de todo país, homens e mulheres, a maioria de baixa qualificação profissional que se sujeitavam as mais variadas formas de trabalho[8], inclusive, algumas de trabalho compulsórias. A ideia de enriquecimento fácil no "sertão paulista" era uma constante no imaginário dos indivíduos do período (MORATELLI, 2013)

O principal grupo de migrantes que chegou na cidade para a construção da ferrovia eram os trabalhadores braçais. Os com pouca qualificação técnica, recrutados principalmente nos Estados da Bahia e Minas Gerais, foram trabalhar na abertura de caminhos para a construção dos trilhos mata adentro e como construtores de acampamentos provisórios para receber o maquinário e abrigar o conjunto dos funcionários da ferrovia. Essa ocupação era extremamente difícil e muitos trabalhadores viviam em condições de extrema miséria[9], alvo de doenças como malária e leishmaniose (que recebeu a alcunha de Úlcera de Bauru) e envolvido em conflitos com os grupos indígenas. A situação chegou a números alarmantes e em 1912 foi criado a Santa Casa de Misericórdia para atender os funcionários da ferrovia. (GHIRARDELLO, 2002; MORATELLI, 2013)

Os trabalhadores com algum conhecimento técnico, geralmente recrutados entre os imigrantes portugueses e espanhóis, trabalharam diretamente na construção dos trilhos. Eram arregimentados em contratos de trabalho temporário, de acordo com os trechos que estavam em construção da ferrovia. Terminado a obra, eram dispensados. Em muitos casos, esperando uma nova recontratação por alguma empresa empreiteira que prestava serviços para Noroeste do Brasil ou por falta de condições financeiras para

[8] "Os desdobramentos que estas condições de trabalho originaram levaram às inúmeras tentativas de fugas, às greves, às deserções, cerceadas por policiamento ostensivo da própria ferrovia. Havia ainda castigos como racionamento de alimentos, a presença constante de capangas, as dívidas insolúveis nos armazéns da Cia, pertencente ao empresário, a debilidade física pelas doenças contraídas, como o impaludismo (malária), a mais séria de todas, a leishmaniose, além da disenteria, sarampo, febre amarela e, a prática de suicídio entre os operários." (POSSAS, 2001, p. 100)

[9] Em sua pesquisa sobre a Noroeste do Brasil, Thiago Moratelli (2013) analisa os salários que os ferroviários e construtores da ferrovia recebiam. De acordo com o autor, as manifestações contra os baixos salários realizadas pelos funcionários era uma das preocupações dos diretores da ferrovia, conforme demonstra alguns relatório e circulares da empresa.

retornar para o seu local de origem, esses trabalhadores se estabeleciam na cidade de Bauru (GHIRARDELLO, 2002; MORATELLI, 2013).

A precarização das relações de trabalho era uma característica marcante do período. Os trabalhadores, contratados em regime de empreitada, recebiam os salários ao final de cada etapa da obra. Os atrasos nos pagamentos eram constantes. Um grande contingente de empregados das empreiteiras oscilava entre o trabalho formal e informal. As questões da sobrevivência por vezes eram ameaçadas e greves aconteceram durante a construção. A situação era agravada nos pontos de construção da ferrovia mais afastadas do município. Muitos moravam em barracões improvisados, com alimentação escassa, entregues a toda sorte de infortúnios do "sertão paulista" (MORATELLI, 2013). Parte importante desse contexto histórico pode ser recuperado nos muitos inquéritos policiais instaurados na cidade de Bauru[10].

As obras da Noroeste do Brasil foram finalizadas em 1914 em território paulista.[11]. Um pouco antes, em 1905 chegou até Bauru a Estrada de Ferro Sorocabana; em 1910, a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais[12]. A cidade se transformou em um dos mais importantes entroncamentos ferroviários do país. Os fluxos de trens dinamizaram a economia local. Nas linhas que cortavam o município eram transportados além de café, celulose, insumos agrícolas, equipamentos e maquinários diversos e a partir da década de 1920, minérios explorados na Bolívia (POSSAS, 2001).

Os trilhos também foram utilizados para o transporte de pessoas. Era possível seguir diferentes rotas viagem. Em um dos eixos viajar até a cidade de São Paulo, com escalas em diversas cidades da Alta Sorocabana; ou se deslocar para os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. As viagens de trens eram amplamente utilizadas no período em questão. Conforme pesquisa de Lídia Maria Vianna Possas (2001), mesmo com a crescente popularização desse meio de transporte, mecanismos de diferenciação social foram criados dentro dessas locomotivas. Luxuosas composições com carros salões, carros-restaurantes, dormitórios e banheiros eram destinadas aos viajantes de primeira classe. Aos passageiros das classes populares composições bem mais modestas e, não raramente, lotadas. Outro mecanismo de diferenciação social podia ser percebido pelo vestuário dos passageiros e pela utilização de determinados utensílios, principalmente as malas, próprias para o transporte de roupas e chapéus. A moda e as regras de etiqueta

[10] A documentação jurídica (inquéritos policiais e processos-crime) sobre a Comarca de Bauru é ampla. Parte substancial da documentação que compreende os anos de 1908 até 1952 está arquivada no Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica de Bauru e Região, localizado nas instalações da Universidade do Sagrado Coração de Jesus.

[11] Uma segunda etapa da construção continuou nos estados de Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, finalizadas em 1920 (GHIRARDELLO, 2002)

[12] O pesquisador Hilário Domingues Neto (2009) analisou como a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais estendeu parte das suas operações pela navegação do rio Mogi-Guaçu no Estado de São Paulo. Parte de sua pesquisa investigou a história da Companhia e seu crescimento exponencial na primeira metade do século XX.

conservavam os valores aristocráticos de uma sociedade em transformação e reforçavam a distinção social dos passageiros. Apesar do convívio de pessoas tão diferentes no mesmo espaço físico, os indivíduos permaneciam segmentados.

O processo de construção da Noroeste do Brasil e adensamento urbano foi acompanhado de melhoras na infraestrutura da cidade. Em 1908 foi inaugurado o serviço telefônico, o prédio da Câmara Municipal e o primeiro cemitério da cidade. Em 1910 foi inaugurado o Banco de Custeio Rural e o Esporte Clube Noroeste (clube de futebol vinculado à ferrovia). Em 1911 instalado a iluminação pública. Em 1912, a Santa Casa de Misericórdia e a Cadeira Pública começam a funcionar em prédio próprio. Em 1913, a cidade recebeu seu primeiro Grupo Escolar. Em 1914, o hospital particular Beneficência Portuguesa. O Banco do Brasil chegou à cidade, em 1918; e o Banco Comércio e Indústria, em 1922 (PELEGRINA, 2007). Conforme observou o arquiteto Adrián Gorelick (1999), as cidades construídas e formadas na América Latina não é somente produto da modernidade, mas ao contrário ou sobretudo, forjam e criam a própria modernidade.

O processo de crescimento populacional da cidade foi acompanhado por vários conflitos sociais, raciais e de gênero. A instalação da Comarca de Bauru (1910) e do prédio da Cadeia Pública (1912) são representativos do desenvolvimento urbano atrelado com a repressão policial e por práticas de exclusão social, por formas variadas de violência *contra* e *entre* os segmentos populares; com as questões políticas e sociais estruturando a atuação do sistema de justiça local. A instalação do sistema de justiça (no caso a Comarca e a Delegacia de Polícia) foi uma das tentativas do poder republicano para mediar os conflitos interpessoais (a maioria envolvendo algum tipo de violência física), em torno da propriedade privada (roubos, furtos, assaltos etc.) e das relações trabalhistas (litígios diversos entre patrões e empregados, com parte considerável envolvendo o trabalho doméstico e na ferroviária); além de atuar diretamente no disciplinamento das relações sociais. Na região foram feitos investimentos massivos e o controle da população deveria ser exercido de forma mais direta.

As linhas férreas, desde sua instalação, atuaram no disciplinamento do cotidiano da cidade, por intermédio das relações do mundo do trabalho. O ritmo das composições ferroviárias e a incessante lógica de acumulação do capital redefiniam experiências individuais e coletivas. A rigidez do tempo cronometrado nos postos de trabalho e nas estações, embalado pela chegada e partida dos trens, alterava a percepção dos indivíduos. No entorno da estação, o comércio e as instituições bancárias se desenvolveram juntamente com pensões e prostíbulos, em um processo contraditório e excludente. Novas formas de sociabilidade foram alteradas, influenciados pelos hábitos dos grandes centros urbanos, sem romper definitivamente com os laços da cultura rural.

A sede da estação ferroviária foi construída na área central de Bauru. Um imponente prédio de três andares que sediava os escritórios da ferrovia e servia como estação de embarque e desembarque de passageiros. Em áreas mais afastadas do centro, próximo as oficinas da ferrovia, se formaram vários bairros operários, muitos formado somente por trabalhadores da Noroeste do Brasil. A população pobre, devido a especulação imobiliária na cidade, construiu suas habitações nos limites territoriais do município, principalmente próxima aos rios que cortavam a cidade. Essas regiões eram extremamente precárias e sem recursos mínimos de infraestrutura.

Decorridos alguns anos de construção, a ferrovia Noroeste do Brasil foi inaugurada em 1917, com grande solenidade e a presença de várias personalidades públicas. Homenagens foram feitas aos "grandes" homens que se dedicaram ao empreendimento de construção da ferrovia como os engenheiros e aos proprietários das empresas que prestavam serviços para ferrovia, tais como Joaquim Machado de Melo. No entanto, grande parte dos trabalhadores que concretizam o empreendimento, em situação extremamente adversa, em alguns casos com a própria vida, não tiveram espaço nessa narrativa do progresso. A historiografia local, em suas nobres páginas, silenciou e propositalmente colocou em esquecimento todo a violência, todos os conflitos e exploração que muitos homens e mulheres, além de inúmeros grupos indígenas, foram submetidos.

Considerações finais

A cidade de Bauru em sua formação enquanto município esteve associada ao processo de interiorização das lavouras de café, mas com especificidades históricas. Ao contrário de outras cidades do interior paulista[13], Bauru não se desenvolveu diretamente a partir da produção cafeeira, mas sim por sediar o ponto inicial de uma importante estrada de ferro, a Noroeste do Brasil. O território da cidade foi integrado de forma funcional e dinâmica de acordo com os projetos de circulação de mercadorias, em sua maioria de gêneros agrícolas e insumos para a agricultura, facilitando a ligação entre o interior paulista e a região portuária do Estado de São Paulo.

Nos primeiros anos do século XX, Bauru era considerada uma "frente pioneira"[14] por ser uma região inexplorada pela lógica do Capital e última localidade de expansão da cultura cafeeira no Estado de São Paulo. Essa região era considerada, também, uma "frente pioneira", pois era o ponto limite entre a civilização e o sertão inóspito, desconhecido e bárbaro, segundo a racionalidade burguesa (GHIRARDELLO, 2002).

[13] Alguns exemplos são: Ribeirão Preto, Araraquara, Campinas, Carlos, Rio Claro (NETO, 2009)

[14] O termo "frente pioneira" era uma expressão utilizada por engenheiros no processo de construção do traçado das linhas férreas do estado de São Paulo e se referia às zonas inexploradas pela lógica do capitalismo (GHIRARDELLO, 2010, p. 35)

Essa vasta região foi rapidamente apropriada pela lógica comercial do capitalismo e orientou a fundação e formação de vários municípios na porção centro-oeste paulista.

O processo de expansão da fronteira agrícola das lavouras de café para o interior do estado de São Paulo foi acompanhado por diversos conflitos entre a população nativa e os novos ocupantes das terras. Etnias indígenas foram dizimadas, apesar da sistemática resistência à invasão de seus territórios, e, em poucas ocasiões, incorporados de forma marginal ao projeto de urbanização do regime republicano. Situação semelhante aos dos pequenos trabalhadores pobres rurais que viviam na região de forma fragmentada e tiveram suas propriedades expropriadas, uma vez que o aparato institucional de registro e validação das terras mediado por cartórios era custoso e dependia de relações de influências e troca de favores políticos.

A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi decisiva para o desenvolvimento histórico da cidade de Bauru. Os investimentos de capitais proporcionados pela construção da ferrovia transformaram a região em uma zona atrativa para muitas pessoas. Diversos trabalhadores chegavam até o município em busca de uma oportunidade de emprego. Os postos de trabalho eram diversificados e contemplavam trabalhadores braçais, trabalhadores com nível de especialização técnica, administradores e empreiteiros, além de muitos comerciantes.

A dinâmica de crescimento populacional da cidade foi acompanhada do desenvolvimento da infraestrutura urbana da cidade. O centro comercial e a rede hoteleira da cidade foram construídos próximo da sede da ferrovia. Hospital, agências bancárias, grupo escolar, formação de bairros nas regiões periféricas do município, delegacia de polícia, cadeia pública, instalação da Comarca da cidade em prédio, foi o aspecto mais visível desse processo.

Outro aspecto menos visível do processo de formação histórica da cidade foram as diferentes formas de violência que os trabalhadores pobres da ferrovia foram submetidos, assim como formas veladas de segregação do espaço urbano. Os conflitos que ocorreram no cotidiano da cidade foram silenciados pela bibliografia oficial de Bauru.

Este breve trabalho, ainda que muito modestamente, pretender lançar uma pequena faísca sobre esse contraditório processo histórico de formação da cidade de Bauru. Esse é somente o começo, novas pesquisas virão e com elas muitas vozes.

Referências

BATALHA, C. H. M. Formação da classe operária e projetos de identidade coletiva. In: FERREIRA, J.; DELGADO, L. S. N. (Orgs.) *O Brasil Republicano:* O tempo do liberalismo excludente – da Proclamação da República à Revolução de 1930. Vol. 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

CARONE, E. *A Primeira República.* São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1969.

CARONE, E. República Velha I: instituições e classes sociais. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1970.

CARVALHO, J. M. *A construção da ordem*: a elite política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

CARVALHO, J. M. *Os bestializados*: O Rio de Janeiro e a República que não foi. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

COSTA, E. V. Da Monarquia à República: momentos decisivos. São Paulo: Editora Unesp, 2010.

FERNANDES, F. *A revolução burguesa no Brasil*: ensaio de interpretação sociológica. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1987.

GHIRARDELLO, N. À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora da Unesp, 2002.

GHIRARDELLO, N. A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista (1850-1900). São Paulo: Editora Unesp, 2010.

GORILICK, A. A produção da "cidade latino-americana". In: Tempo Social, revista de Sociologia da USP, v.17, nº1, 1999.

HOLANDA, S. B. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.

LIMA, J. F. T.*A ocupação da terra e a destruição dos índios da região de Bauru.* Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978.

MELLO, J. M. C. *O capitalismo tardio*: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MORATELLI, T. *Os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil:* Experiências operárias em um sistema de trabalho de grande empreitada (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2013.

NEVES, M. S. Os cenários da República: O Brasil na virada do século XIX para o século XX. In: DELGADO, A. N.; FERREIRA, J. (Org.). *O Brasil republicano:* o tempo do liberalismo excludente. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. v. 1. p. 9-32.

NETO, H. D. *Navegando o Mogi-Guaçu*: A agroexportação cafeeira no Oeste Paulista e a formação de um mercado regional interno (1883-1903). São Paulo: Editora Unesp, 2009.

PAIVA, C. F. *Complemento às narrativas sintéticas dos fatos que motivaram a fundação de Bauru*. Bauru: Conselho Municipal de Educação, 1977.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Bauru Notas Históricas*. Bauru, SP: Canal6, 2007.

POSSAS, L. M. V**.** *Mulheres, trens e trilhos:* Modernidade no sertão paulista. Bauru: EDUSC, 2001.

PRADO JUNIOR, C. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1983.

RESENDE, M. E. L. O processo político na Primeira República e o liberalismo oligárquico. In: DELGADO, A. N.; FERREIRA, J (Org.). *O Brasil republicano***:** o tempo do liberalismo excludente. v. 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 45-62.

SAES, F. A. M. *As ferrovias de São Paulo (1870-1940):* expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1981.

VISCARDI, Cláudia. *O teatro das oligarquias*: uma revisão da "política do café com leite". Belo Horizonte: Fino Traço, 2012.