

A nova estação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em Bauru, símbolo arquitetônico e político de uma ferrovia estratégica

Nilson Ghirardello

Universidade Estadual Paulista (UNESP), Bauru, São Paulo, Brasil

 <https://orcid.org/0000-0002-9347-4795>

E-mail: nilson.ghirardello@unesp.br

Resumo: A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - NOB, construída a partir de 1905, se constituiu como uma ferrovia peculiar em relação às demais voltadas ao café em São Paulo. Possuía ambiciosa finalidade estratégica forjada durante o Império, apequenada na República Velha, contudo, retomada vigorosamente com a Revolução de 1930. A partir de então a NOB, com amplos recursos, administração renovada e grandes obras voltará a ser um dos instrumentos do governo para se posicionar estrategicamente na América do Sul. O objetivo principal desse trabalho; a partir de um histórico da NOB e das construções ferroviárias brasileiras; é mostrar como os desígnios da empresa, durante o Estado Novo, ficam expressos fisicamente na nova estação sede de Bauru. O conjunto arquitetônico deveria refletir esse caminho, expresso, sobretudo, na vanguardista cobertura em concreto armado da gare, feita inteiramente com insumos nacionais e revolucionária para a época, símbolo da estratégia geopolítica do governo no continente, às vésperas da segunda guerra mundial.

Palavras-chave: NOB; Bauru; Estado Novo; Estação ferroviária; Arquitetura.

114

The new Northwest Railway of Brazil (NOB) railway station in Bauru, an architectonic and political symbol of a strategic railway

Abstract: The Northwest Railway of Brazil - NOB, built after 1905, constituted itself as a peculiar railway in relation to the others dedicated to coffee in São Paulo. It had an ambitious strategic purpose forged during the Empire, reduced in the Old Republic, however, vigorously resumed with the 1930 Revolution. Since then, the NOB, with ample resources, renewed administration and major works, will once again be one of the government's instruments to position itself strategically in South America. The main objective of this work; from a history of NOB and Brazilian railway constructions; is to show how the company's designs, during the Estado Novo, are physically expressed in the new headquarters station in Bauru. The architectural ensemble should reflect this path, expressed, above all, in the avant-garde reinforced concrete roof of the station, made entirely with national inputs and revolutionary for the time, symbol of the government's geopolitical strategy on the eve of the Second World War.

Keywords: NOB; Bauru; Estado Novo; Railway station; Architecture.

Texto recebido em: 03/07/2019

Texto aprovado em: 19/05/2020

A ferrovia

Uma ferrovia que pudesse ligar a Província do Mato Grosso, considerada bastante isolada, começou a ser pensada nos meados do século XIX e com ênfase nos anos finais do Império, quando foram propostos, ao menos, três grandes planos de viação nacional (AZEVEDO, 1950, p. 307). Nos projetos, de forma recorrente, eram estabelecidas maneiras de se unir Mato Grosso ao restante do país, pois, a proximidade material e a estreita ligação comercial dessa província com os países limítrofes, em contraste com a tênue vinculação física com a corte alarmava o governo imperial. Atestava o fato a impossibilidade de chegar-se de Cuiabá, sua capital, ao Rio de Janeiro de forma regular por terra, resolvida apenas por via fluvial através do Prata, em águas estrangeiras e longuíssimo percurso de mais de trinta dias.

Aspecto fundamental apresentado nos projetos, caracterizado como de importância geopolítica é a transposição dessa região do país por uma ferrovia que deveria se direcionar rumo ao Oceano Pacífico, desejo antigo das esferas militares brasileiras. Era momento turbulento, onde a derrota do Paraguai em favor da Tríplice Aliança fez surgirem pressões territoriais principalmente por parte da Argentina e Bolívia em relação aos chacos paraguaios, resolvido apenas com a assinatura de Tratado em julho de 1938 (QUEIROZ, 2004, p. 156, 159). Uma almejada ligação da Bolívia com o mar, em direção ao Atlântico, através de ferrovias brasileiras, ou em direção ao Pacífico, a partir de uma estrada de ferro iniciada no Brasil seria ganho político junto a esse país e mostra da influencia brasileira na América do Sul, frente à sempre rival Argentina. Porém, o início desse ambicioso e extenso projeto ferroviário precisaria de muitos anos para começar a ser estabelecido, quando serão conseguidos capitais e dados os passos iniciais para a efetiva constituição da nova companhia, em um momento de expansão contínua da rede de trilhos no Estado de São Paulo.

No início da república são elaborados novos planos específicos para a ferrovia que iria para o Mato Grosso, contudo, havia divergências sobre o percurso a transcorrer e seu local de partida. Após análise dos projetos, o Club de Engenharia do Rio de Janeiro, órgão técnico de grande credibilidade naquele período, indica a ponta final dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana, dentro do estado de São Paulo, como o local mais racional para a saída da nova estrada de ferro (CUNHA, 1955, p. 116). No momento era Bauru, pequena cidade situada no centro do estado,

que abrigava a estação mais adentrada da Sorocabana, rumo ao oeste paulista. Suas instalações haviam sido inauguradas em 1905 e nesse mesmo ano as obras da nova ferrovia serão iniciadas, para espanto de todos daquele lugarejo no meio dos “sertões”.

Seria a primeira ferrovia do estado cujo percurso deixaria de aportar em vilas ou cidades já constituídas e em busca da produção cafeeira, pois, abriria a mata em zona pouco conhecida e ocupada pelo homem branco. Note-se que a definição de seu traçado ocorreu de forma praticamente simultânea aos levantamentos da Comissão Geográfica e Geológica, que naquele momento explorava os Rios Feio e Aguapeí (LUCIO, 2014).

Seu percurso foi alterado antes do início das obras em 1904 e também em 1907, após a inauguração dos primeiros 100 km, quando o trajeto deixa de ter seu ponto final em Cuiabá passando para Corumbá. O plano da ferrovia preservava o importante sentido estratégico que guiou sua concepção, contudo, a abertura de terras para a lavoura de café em São Paulo passa a ganhar relevo e destaque, deixando a questão geopolítica como objetivo secundário a favor da ocupação territorial da fértil fatia do estado e a consequente produção cafeeira (GHIRARDELLO, 2002).

Para o avanço das obras são constituídas duas empresas que tocariam os trabalhos de forma independente, uma de Bauru a Itapura e outra de Itapura a Corumbá. Em 1906 são efetivados e colocados em funcionamento os primeiros quilômetros em São Paulo e assim sucessivamente, até que em 1910 os trilhos chegam à divisa do estado, no Rio Paraná, com as obras executadas da forma mais simplificada e econômica possível, resultando em uma ferrovia de qualidade sofrível, particularmente no lado paulista. O trecho mato-grossense é finalizado em 1914, chegando até Porto Esperança e não Corumbá, situada mais adiante (QUEIROZ, 2004, p. 27), encerrando uma epopeia de mais de 1.272 km. Tal processo deixou um rastro de destruição das tribos indígenas, mortes de centenas de operários e a devastação da mata nativa; substituídos na zona noroeste paulista, pela ocupação ilegal de terras devolutas, a lavoura cafeeira e as novas cidades ferroviárias, dentro do receituário que se consideraria, naquele momento como de chegada da “civilização”.

O trecho paulista da ferrovia, de gestão privada, devido sua má gestão e situação falimentar é incorporado em 1917 pela União, unindo-se em 1918 àquele mato-grossense, formando a partir daí a NOB (QUEIROZ, 2004, p. 27). Tal prática

era constante em relação às ferrovias em estado de insolvência, distribuindo-se para todos os prejuízos e fazendo com que proprietários e acionistas recebessem duas vezes: pela (má) construção e venda. Nesse momento sua sede administrativa é transferida para a cidade de Bauru, local de seu quilometro zero, pois até então, estava situada na capital federal (GHIRARDELLO, 2002, p. 61-65).

Durante a década de 1920, nas mãos do governo, o trecho paulista da ferrovia será praticamente refeito, devido à estrutura original de má qualidade. O trajeto é retificado, novas estações são edificadas e obras de arte construídas.

Nas décadas de 1930 e 1940 as cidades da Noroeste, em sua maioria criadas a partir das estações da NOB, crescerão devido a lavoura cafeeira que se mantém na região, tornando-se uma das maiores zonas produtoras do estado somada as novas plantações de algodão. As cidades servidas pela ferrovia em Mato Grosso, por sua vez também se desenvolverão com a economia voltada à criação de gado de corte e produtos agrícolas variados, embora, em escala econômica menor que no estado de São Paulo. É a fase de ouro da NOB, como veremos a seguir, contudo, a partir de meados dos anos 1950 sofrerá de forma acelerada, assim como todo sistema ferroviário nacional, a concorrência do modal rodoviário.

Em 1957, a Rede Ferroviária Federal SA, empresa mista formada para concentrar o patrimônio ferroviário da União, encampa a antiga NOB. Na década de 1990, os trens de passageiros são extintos, e a RFFSA é privatizada. Parte dos bens da NOB, como as casas dos funcionários e diversos terrenos e glebas são vendidos, os trilhos e alguns galpões, considerados operacionais, passam a ser utilizados pelas empresas privadas que sucessivamente a controlam. As antigas estações, oficinas e muito material rodante considerado histórico e julgado sem interesse pelas empresas operadoras, são colocados à disposição do governo federal. Devido à quantidade e dispersão física desses bens, impossíveis de serem mantidos de forma centralizada, o poder público os tem redirecionado às prefeituras, quando ha o interesse para tanto. Contudo, boa parte deles encontra-se em sofríveis condições de manutenção como as oficinas, galpões, caixas d'água, estações sem contar as dezenas de vagões, locomotivas e outros meios rodantes que apodrecem nas esplanadas das cidades.

O complexo ferroviário de Bauru, depois de mais de vinte anos de trâmites burocráticos, foi tombado pelo CONDEPHAAT, órgão de defesa do patrimônio do estado de São Paulo, através da Resolução SC-22, de 22 de março de 2018, nele se inscrevem além da estação central, as oficinas, os antigos escritórios, vila dos

funcionários, todos da NOB, além das instalações da antiga Sorocabana e Paulista que fazem parte do complexo.

Estações ferroviárias, um breve histórico

A primeira ferrovia no Brasil foi construída por Mauá para ligar o Rio de Janeiro à raiz da serra em direção a Petrópolis, denominava-se “Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis” (AZEVEDO, 1950, p. 56). Seu destino foi motivado por essa ser uma cidade de vilegiatura fundada em 1843, por Pedro II para abrigar seu palácio de veraneio. A primeira estação ferroviária foi a Mauá, ou Guia de Pacobaíba, quilometro zero da mesma ferrovia inaugurada em 1854. Nesse momento já havia passado quase trinta anos da criação da primeira linha ferroviária entre Stockton e Darlington, na Inglaterra e no período tanto o meio rodante das ferrovias como as suas instalações vão ganhando formas próprias. No início os vagões lembravam carruagens unidas uma as outras e aos poucos auferem linguagem exclusiva. O mesmo ocorre com as estações e gares, as primeiras plataformas eram cobertas por estruturas de madeira que devido à natureza do material vencem vãos estreitos. O programa arquitetônico e os materiais vão se moldando ao novo uso e a nova tecnologia. Mignot (1983) aponta que a Crown Street, de Liverpool já em 1830 apresentava, mesmo que de forma elementar, uma arquitetura de caráter específico ferroviário. No Brasil, a primeira estação ferroviária de Guia de Pacobaíba, pequena e bastante simples, mas já funcional, possuía uma plataforma coberta parcialmente por estrutura em madeira apoiada na edificação através de mãos francesas.

Rapidamente percebe-se que a resposta para se resolver o abrigo de um meio de transporte da era industrial seria dado pela própria indústria. Como aponta Françoise Choay, em relação aos monumentos históricos isolados do passado, a revolução industrial representará ruptura frente aos modelos tradicionais de produção, e será uma “linha intransponível”, onde começa a modernidade (CHOAY, 2001, p. 127). O ferro conseguirá vencer amplos vãos e como forma de propiciar luz natural no centro dessas grandes estruturas, o vidro aramado em grandes dimensões se mostrará o material ideal.

Para que às estruturas metálicas fossem, posteriormente, utilizadas em construções “nobres” muitas experiências anteriores foram feitas e primeiramente

com pontes, como a pioneira Coalbrookdale, em Staines construída entre 1777 e 1779 sobre o rio Severn (BENEVOLO, 1976, p. 46). Daí em diante outras tantas serão erguidas, sendo o ferro empregado em construções fabris e até mesmo para edificações nobres como o Pavilhão Real de Brighton, de 1818, de autoria de J. Nash (BENEVOLO, 1976, p. 46). Sua transposição para as demais construções civis seria questão de tempo e adaptação.



Foto: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/fotos/guia6.jpg. Acesso em: 24 abr. 2020.

FIGURA 1

Guia de Pacobaíba, primeira estação brasileira

Kuhl (1998) aponta que em um primeiro momento, embora presentes nas construções ferroviárias, as estruturas metálicas e mesmo os elementos tecnológicos, estarão encobertos pela ornamentação arquitetônica. Será a King's Cross, de Londres, edificada entre 1850/1852 uma das primeiras estações ferroviárias a utilizar cobertura integral das plataformas em ferro. A partir de então as gares serão resolvidas dessa maneira e a técnica se torna usual para as estações que começam a ser implantadas em todo mundo, desenvolvido e subdesenvolvido (HOBSBAWM, 1979, p. 72-79).

No Brasil serão importados elementos metálicos e coberturas de países como Inglaterra, Escócia, Bélgica e França. Em algumas circunstâncias, como na Estrada de Ferro de Petrópolis, de 1854, prédios inteiros em estrutura galvanizada virão da Inglaterra (TELLES, 2011, p. 28-38); a Estação de Bananal, de 1888, da Estrada de

Ferro de Bananal, é outro exemplo de prédio em chapa inteiramente importado. Vinham desmontados sendo erguidos conforme projeto estrutural na própria obra, com acompanhamento técnico de profissionais da empresa vendedora.

O uso do metal se acentua no final do século XIX e autores como (SILVA, 1987), (KUHL, 1998) e (COSTA, 2001) são enfáticos em demonstrar a importância do material nas construções ferroviárias locais. Das coberturas mais grandiosas e belas é a da Estação da Luz de São Paulo, pertencente originalmente a São Paulo Railway Company, levantada no início do século XX e cujo projeto é atribuído ao arquiteto britânico Charles Henry Drive. Os componentes metálicos parecem ter vindo de diversas empresas inglesas e escocesas entre as quais a Walter Macfarlane, Dorman & Co. Ltda., Westminster, etc. (SILVA, 1987, p. 120).

Pode-se dizer que a Luz passa pelo processo semelhante ao de muitas estações nas cidades brasileiras, ou seja, a reedificação sucessiva. Os trilhos chegam a São Paulo em 1866 (MATOS, 1990, p. 74) quando uma estação provisória é construída; não dura muito, pois é reconstruída no final do século XIX. O prédio hoje existente foi inaugurado em 1903, sendo, portanto, o terceiro da empresa na cidade.

A construção de uma estação modesta de início, com grandes chances de ser reconstruída futuramente era procedimento bastante comum entre as companhias. Tanto que as empresas costumavam definir, de acordo com a tratadística ferroviária europeia, as estações como de primeira, segunda e terceira classes, a partir do seu porte e faturamento. Nova obra seria viabilizada se a cidade progredisse, as cargas aumentassem, assim como o número de passageiros e a capacidade da edificação se tornasse aquém das necessidades.

Entretanto, as estruturas de madeira não deixarão de ser empregadas nas estações brasileiras, assim como o uso das técnicas tradicionais locais (FINGER, 2013, p. 371), a Companhia Sorocabana, por exemplo, edificará seu modelo básico e inicial de estação, mesmo no início do século XX, de forma semelhante aquela da primeira estação brasileira, Guia de Pacobaiba, o corpo principal em alvenaria e uma cobertura parcial sobre a plataforma apoiada por mãos francesas de madeira. Foi o que ocorreu, como exemplo, com a estação dessa empresa em Bauru edificada em 1905, mas, no geral, era situação quase sempre provisória à espera de nova estação. Entretanto, para a cobertura integral da plataforma e seus trilhos, a madeira será substituída pela estrutura em metal.

Parcela significativa das plantas das estações ferroviárias possui como característica geral configuração retangular, alongada, pois correspondiam ao próprio meio de transporte que deveriam servir, de forma linear. Dessa feita e com base na racionalidade, tanto as esplanadas das ferrovias como as edificações seguirão a condição dada pelo meio de transporte: grandes retângulos.

As estações de médio e grande porte possuíam regularmente seus volumes divididos em duas partes, no frontal ficavam os setores administrativos, venda de passagens, saguão de acesso, espera e depósitos. Algumas companhias ainda anexavam a esse setor a casa do chefe da estação, outras a implantavam a parte, mas ao lado. Anexo ao corpo frontal, aos fundos e junto dos trilhos, situava-se a gare ou plataforma de embarque, coberta por estrutura metálica, junto à mesma estabeleciam-se os sanitários quase sempre em "edículas" independentes. Grosso modo essa tipologia imperou na maioria das cidades e nas companhias Sorocabana e Paulista.

Leonardo Benévolo, por sua vez, expõe o dualismo das obras, onde o arquiteto atua com sua vasta gama estilística e o conhecimento abstrato e o engenheiro com os cálculos das estruturas e a racionalidade (BENEVOLO, 1976, p. 62). Isso transposto para o edifício da estação situa a atuação do arquiteto no projeto e detalhamento formal de seu volume frontal, com a escolha das variadas opções estilísticas e a do engenheiro junto a plataforma e sua cobertura. O primeiro buscando o que se considerava a época "a beleza" e o segundo "a técnica", provocando efetiva cisão na concepção do objeto construído, que iria perdurar até o início do movimento moderno, ao menos.

Geraldo Gomes da Silva em seu trabalho sobre a arquitetura do ferro no Brasil também enfatiza tal dualidade:

Tudo se passa como se a cobertura para os trens fosse um simples abrigo, ao qual se poderia e deveria incorporar todos os avanços tecnológicos contemporâneos. Contudo, o edifício em alvenaria teria de se caracterizar pelo gosto do cidadão, ainda preso aos preconceitos estabelecidos para a arquitetura. (SILVA, 1987, p. 35)

No sentido da criação de um léxico próprio para os edifícios ferroviários, particularmente as estações, concorreu o engenheiro francês Auguste Perdonnet que publicou em 1856 o trabalho "Traité Élémentaire des Chemins de Fér", que cuida da organização espacial, da categorização e também da estética dessas construções. Seu trabalho foi extremamente influente para os projetos de

instalações das estradas de ferro em todo o mundo. Apontava Perdonnet que as principais estações eram as de ponta de linha ou terminais, com demandas mais complexas. Havia ainda, as intermediárias de 1ª, 2ª e 3ª classes, chegando-se eventualmente, até a 7ª classe, sendo que cada uma delas necessitaria de programas específicos de acordo com seu grau de importância. Como não poderia deixar de ser, o tratado de Perdonnet terá grande influência no Brasil, a partir dos engenheiros estrangeiros que aqui atuarão, entre os quais muitos franceses (TELLES, 2011, p. 26-27) e pelos muitos brasileiros que estudaram engenharia fora do país.

Primeiros projetos para a estação da NOB

Quando aprovada a construção da ferrovia foi elaborado um projeto de estação, datado de 1905, para ser edificado em Bauru, seu quilometro zero. A proposta, desenhada por engenheiros franceses que acompanhavam às obras, previa uma construção de porte médio, eclética lembrando estações daquele país. Seria parcialmente em dois pisos, simétrica, dotada de saguão central de acesso aberto e dois corpos nas laterais, envoltos por coberturas ao redor. Na construção predominaria o uso de estruturas metálicas, tanto no saguão de acesso como no entorno do prédio. Não havia uma gare coberta por completo. Se tivesse sido construída na pequena e modesta cidade de 1905, de ruas de terra e casas de taipa, tornar-se-ia algo surpreendente e totalmente deslocada da modesta paisagem do entorno.

Tal projeto, certamente, sofreu influencia do Tratado de Perdonnet que apontava o pavilhão central com alas laterais, que poderiam receber andares superiores, como proposta adequada e elegante para as estações. Tal disposição, antes mesmo do trabalho de Perdonnet será utilizada pelo arquiteto François-Alexandre Duquesney na Gare de L'Est (1850) em Paris. No Brasil encontramos muitas estações com acesso por saguão central, contudo são raras aquelas onde a entrada se dá por grande estrutura metálica, sendo dos poucos exemplares a Estação da Great West, construída no Recife em 1910, que se inspira no modelo parisiense. No projeto para Bauru, temos como diferencial o fato da estrutura metálica de acesso central não atingir o segundo piso da edificação, o que lhe daria um porte menos monumental.

Por economia a obra não foi executada, sendo em seu lugar erguida uma estação provisória em alvenaria, ampliada com o tempo por estrutura de madeira (fig.3). Deve-se apontar que as primeiras estações da NOB, até a divisa do estado foram construídas de forma provisória e muitas delas serão reconstruídas após a encampação da ferrovia. A de Bauru, por ser o quilometro zero da ferrovia, era maior e possuía cobertura apoiada em mãos francesas em sua face frontal e também junto à plataforma.

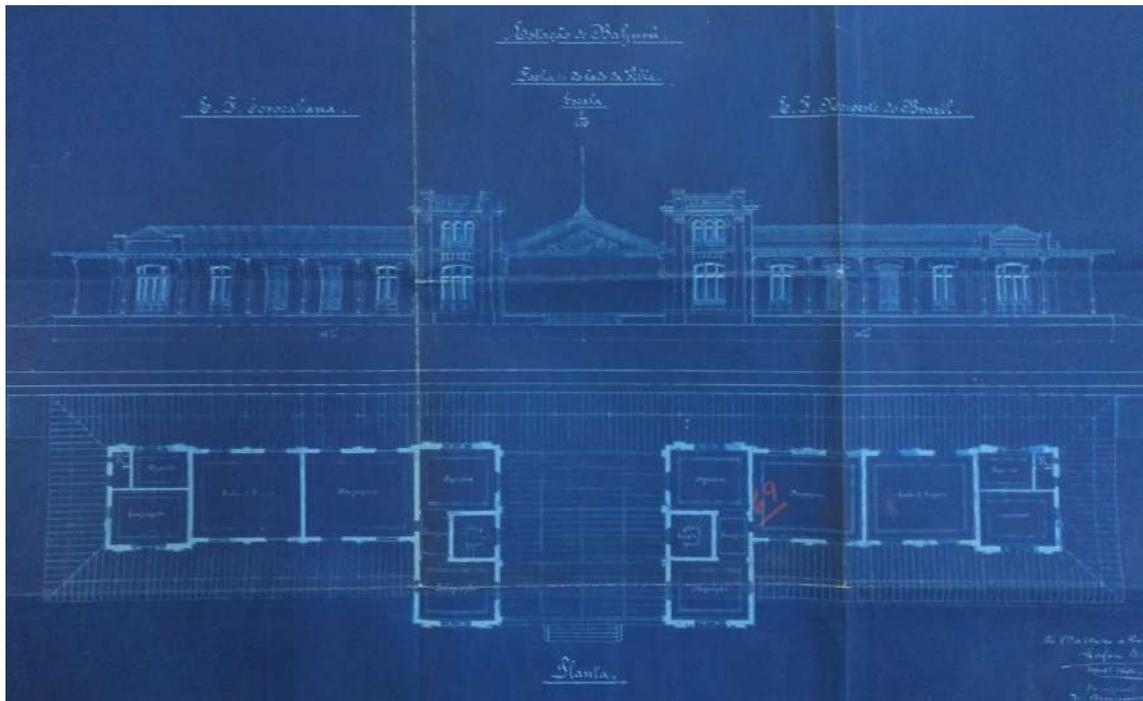


Foto: Acervo do Centro de Memória Regional de Bauru.

FIGURA 2

Primeiro projeto em alvenaria, elaborado por engenheiros franceses, datado de 1905, para a antiga CEFNOB, em Bauru. Obra não executada

Essa deveria ser uma obra temporária, provado inclusive, pelo projeto francês inicial não edificado. Como apontado anteriormente, com a encampação da ferrovia pela União em 1917, às obras da estrada de ferro serão, em boa parte, refeitas na década de 1920. Diversas estações das agora promissoras cidades da Noroeste paulista serão refeitas, aumentando seu porte e melhorando a qualidade da construção. Entretanto, mesmo com as reconstruções, em sua grande maioria possuirão dimensões modestas e arquitetura simplificada:

se configurando como edifícios em alvenaria com planta retangular implantada com o lado maior paralelo à linha, telhado em duas águas e estrutura de cobertura anexa ao edifício para proteção das plataformas, sustentada por mão-francesas em madeira (FINGER, 2013, p. 279).



Foto: Acervo do Centro de Memória Regional de Bauru.

FIGURA 3

**Primeira estação da EFNOB em Bauru,
construída em alvenaria em 1905 e ampliada com madeira**

124

Em 1922, seguindo as medidas de melhoramentos estruturais feitas pelo Governo Federal em toda ferrovia, novo projeto é aprovado para a estação sede de Bauru, de autoria do engenheiro Heitor de Andrada Campos. O projeto luxuoso e de base historicista, se destacará de todas as outras estações da NOB. Pevsner (1980) já observara o uso abundante dos estilos historicistas nas estações europeias, particularmente no século XIX, que também serão transpostos para os países importadores de tecnologia. Com grande parte da planta em um piso, pretensões monumentais, rica ornamentação, utilizava-se da linguagem eclética para enfatizar sua importância como sede de uma extensa e importante ferrovia. Na definição de Annateresa Fabris o ecletismo era uma linguagem arquitetônica burguesa que “dava primazia ao conforto, amava o progresso (especialmente quando melhorava suas condições de vida), amava as novidades, mas rebaixava a produção artística e arquitetônica ao nível da moda e do gosto” (FABRIS, 1987, p. 13).

O projeto utiliza-se de um vocabulário oriundo da arquitetura clássica como a simetria, colunas, frisos, cornijas e platibandas ornamentadas somadas a

componentes típicos do século XIX, como a cúpula envidraçada e a marquise frontal, em estrutura metálica. Todo conjunto de tom historicista estaria a serviço do meio de transporte resultado da indústria dos oitocentos. O prédio carregaria essa dicotomia, uma arquitetura com um pé no passado e outro no presente, portanto, eclética.

A cúpula central aumentava o porte e a imponência da estação que certamente seria a maior edificação da cidade no período. Atrás do prédio frontal, sobre a plataforma seria erguida cobertura metálica integral em arco na extensão total da estação. Em um dos cortes do projeto (Figura 5) fica clara a tentativa de unir-se o edifício principal com a cobertura da gare ao fundo, intento forçado e de pouco sucesso. A proposta, como tantas outras no Brasil, assim como pelo mundo, não deixava de ser um esforço em justapor uma estrutura metálica “aos maciços de alvenaria, sem integração plástica” (SILVA, 1987, p.118, 119).

Contudo, esse sofisticado projeto também não sairia do papel, precisando de mais uma década para que outro fosse edificado.



Fonte: Projeto para construção da Estação da NOB, datado de 1922. Centro de Memória Regional de Bauru.

FIGURA 4

**Fachada Principal do Projeto para a Estação da NOB em Bauru, datado de 1922.
Obra não executada**



Fonte: Projeto para construção da Estação da NOB, datado de 1922. Centro de Memória Regional de Bauru.

FIGURA 5

**Fachada Lateral do Projeto para a Estação da NOB em Bauru, datado de 1922.
Obra não executada**

126

A NOB no período Getulista

O papel central do Estado ganha relevância na gestão das atividades políticas e econômicas a partir da Revolução de 1930, com ênfase durante o Estado Novo, iniciado em 1937 e guiado por uma nova Constituição. Nesse momento de unificação das atividades do Estado, retorna com força um aspecto embutido nas propostas que antecederam a criação da NOB ainda no Império, ou seja, a sua orientação em direção a outros países e seu desígnio transcontinental. Considerava-se que a ferrovia teria condições de tirar maior partido econômico e estratégico de sua estrutura física e situação geográfica.

Pode-se dizer que a política externa brasileira no período se distanciou daquela da Velha República, contudo, não seria de total descontinuidade. Como país agroexportador, em um momento de realinhamento internacional, buscou atender seus interesses ao mesmo tempo em que tentava conciliar a pressão americana e europeia: “Tratava-se muito mais de uma redefinição: limitada pela posição do país diante dos grandes sistemas de poder, mas ao mesmo tempo vantajosa pelos ganhos que soube obter no processo” (MOURA, 1980, p. 576).

Em relação à América do Sul, o Brasil procurou auferir espaço político e estratégico, aproveitando-se das posições de relacionamento diplomático voltadas à América Latina, levadas a cabo pelo governo Roosevelt (1933-1945), que pretendia afastar a influência europeia e particularmente a alemã, da região.

O Brasil, dentre os países da América do Sul, era peça fundamental nos interesses americanos e o será muito mais durante a segunda guerra, pois,

sua posição no subcontinente, a América do Sul, revestia-se de maior relevância geopolítica, devido ao imenso espaço territorial e aos recursos que possuía e ao fato de ter fronteiras com todos os países da região (exceto Chile e Equador), ocupar grande parte do litoral do Atlântico Sul, defrontado com a África Ocidental (BANDEIRA, 2010, p. 49).

Dessa maneira, mesmo dentro de suas limitações e voltado aos seus interesses, o governo Vargas agirá no sentido de interagir com a Política de Boa Vizinhança americana e ao mesmo tempo obter dividendos políticos e econômicos entre os países da região. A NOB será um dos instrumentos utilizados no processo.

No início da década de 1930, as disputas em relação ao Chaco Boreal paraguaio convergem na Guerra do Chaco (1932-1935) entre Bolívia e Paraguai, considerado o maior conflito armado na América do Sul durante o século XX. A Bolívia sem acesso ao mar pretendia a ocupação do Chaco, para através do Rio Paraguai, ali situado, atingir o Atlântico. Em 1935, após intermediação dos Estados Unidos, a guerra é encerrada sem que a Bolívia conseguisse todo território pretendido.

Após o fim do conflito, buscando maior aproximação econômica e política com a Bolívia, o Brasil retoma as discussões sobre uma ligação ferroviária que conectaria esse país ao Atlântico e que futuramente poderia se constituir em saída para o Pacífico, de importância para os dois países. Em 1936 é criada uma Comissão Mista no sentido de tratar do abastecimento brasileiro pelo petróleo boliviano e da união pelos trilhos. Tais conversas resultariam no Tratado assinado em 1938, em um processo onde competiam Brasil e Argentina por influência estratégica e política na América do Sul, visto com grande interesse pelos EUA (QUEIROZ, 2004, p. 172).

Em 1938, como parte da projetada transcontinental inicia-se a construção, pela Bolívia, da ferrovia "Brasil-Bolívia" que ligaria a estação da NOB em Corumbá, no Brasil, a Santa Cruz de La Sierra em solo boliviano. Essa ferrovia, parcialmente paga pelo Estado Novo, interessava ao governo devido ao potencial petrolífero do

país vizinho prospectado pela Standard Oil (AZEVEDO, 1950, p. 317-319). Também, é encetado o ramal Campo Grande a Ponta Porã, na divisa com o Paraguai, em direção a bacia do Prata (NEVES, 1958, p. 121), possibilitando a entrada da ferrovia nesse outro país vizinho. Os dois países passariam a ter acesso ao Atlântico via ferrovias brasileiras.

Contudo, a ideia mais ambiciosa, mas jamais efetivada, seria ligar o Porto de Santos ao de Arica no Chile, com passagem pela Bolívia. O trecho brasileiro já estava pronto sendo formado principalmente pela NOB. A rigor bastaria executar-se a fração boliviana e chilena e a ferrovia estaria finalizada, chegando-se ao Pacífico. Passaria a contar com 3.954 km no total, sendo 1.924 km no Brasil, 1.828 km na Bolívia e 202 km no Chile (AZEVEDO, 1950, p. 312-313).

É momento onde a NOB ganha outra dimensão no cenário nacional, voltando a ser considerada muito estratégica pelo governo que atribuía à empresa grande potencial econômico, contudo, subutilizado. Era, sobretudo, parte da política de boa vizinhança com os países da região, em período conflituoso que incidiria na segunda guerra mundial.

Queiroz considera que a NOB foi inaugurada inacabada e que diversas obras foram sendo realizadas durante o século XX, entre as quais a ponte do Rio Paraná, a remodelação do trecho entre Bauru e Araçatuba, a elevação do aterro do Pantanal, além das construções de novas estações, armazéns, casas de operários, etc.

Também no período estudado a ferrovia foi efetivamente concluída; isto é, foi prolongada de Porto Esperança até Corumbá, conforme dispunha o projeto inicial sendo para tanto construída a notável obra de engenharia que consiste na ponte, de concreto sobre o Rio Paraguai. Do mesmo modo a estrada foi ampliada mediante a construção de seu ramal, dirigido à fronteira com a República do Paraguai, em Ponta Porã. Ao longo desse período, a NOB manteve e mesmo ampliou seu sentido político estratégico; presente desde o início de sua história e agora reiterado não apenas com o ramal de Ponta Porã, mas principalmente com sua chegada a Corumbá e a conseqüente conexão com a ferrovia denominada *Brasil-Bolívia* dirigida a Santa, Cruz de la Sierra. (QUEIROZ, 2004, p. 485)

Nas palavras do mesmo autor a estratégia da política externa brasileira com o ramal de Ponta Porã e a conexão com a ferrovia *Brasil-Bolívia* serviria para “atrair para a órbita brasileira, os vizinhos mediterrâneos”. (QUEIROZ, 2004, p. 486)

Finalmente, o projeto construído

Dentro desse espírito, ainda em 1934, novo projeto para a estação seria aprovado pelos diretores da NOB, contudo, teve vida curta sendo considerado incompleto (RELATÓRIO DA NOB, 1936). Em 1935, outra proposta, de autoria de José Hugo Specht será deferida, contando com feição totalmente distinta dos anteriores. Como a assinalar o novo fôlego dado à empresa pelo Governo Federal, a proposta projetual expressa o almejado futuro grandioso. Sua sede em Bauru deveria deixar isso claro através de uma arquitetura "moderna", ou ao menos uma tipologia que assim pudesse ser considerada. A envelhecida linguagem eclética e historicista, muito popular na Velha Republica, presente nos projetos anteriores se transpõe em art déco, constituído por um corpo extenso e simétrico, formado por três pisos, jogos de planos e volumes de grande horizontalidade, amenizado pelas linhas verticais das aberturas. O espaço edificado superará em muito a dos projetos anteriores quanto às áreas construídas, dos setores administrativos, como das plataformas. O imenso prédio com mais de 150 metros de fachada, encerrará e dará fundo à Praça Machado de Mello, de desenho triangular situada à sua frente.

Os dois andares superiores seriam destinados aos escritórios centrais da NOB, que precisavam de mais espaço devido ao crescimento da ferrovia, do trabalho e a ampliação do número de funcionários. No térreo funcionariam os serviços de tráfego de passageiros, tendo ao centro a NOB e nas laterais com plataformas próprias, a Estrada de Ferro Sorocabana e a Companhia Paulista. Essa última empresa, aportada em Bauru no ano de 1910, transformando a cidade no maior entroncamento ferroviário do interior do país. Tal situação física estaria impressa, em massa, na fachada do prédio, ao centro NOB, à esquerda EFS e a direita CP, condição permitida por decreto dentro de um prazo de quarenta anos, fato absolutamente inusitado no país, o que demonstra a importância da referida ferrovia para o governo central.

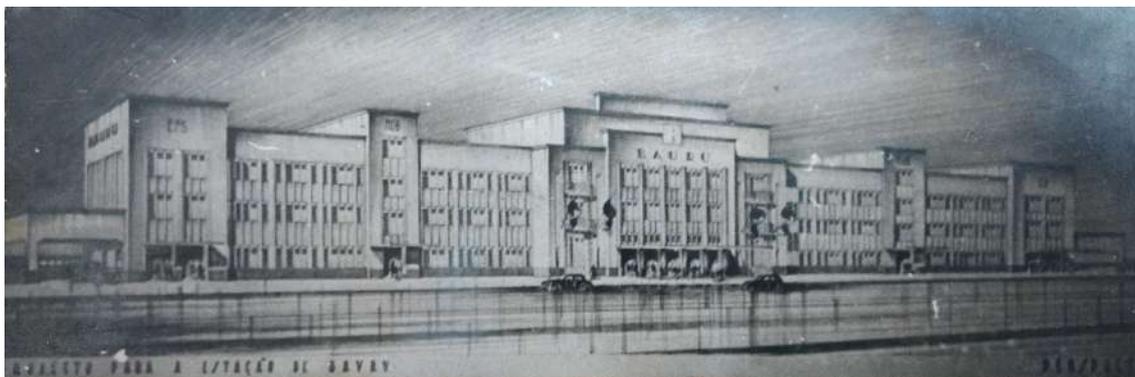
As obras são iniciadas em 1935, a cargo da empresa Leão, Ribeiro & Cia. e inauguradas em 1939 (PELEGRINA; BASTOS, 2015, p. 39). A velha estação irá funcionar até a finalização da construção da gare, próximo ao final das obras.

Aplicava-se ao projeto um novo receituário plástico considerado contemporâneo e "futurista", deixando claro em sua imagem que outros pressupostos estavam regendo a estrada de ferro.

O estilo art déco nasceu na Exposição de Artes Decorativas de Paris no ano de 1925, havia se alastrado pelo mundo nesse período entre guerras. A linguagem foi bastante popular no Brasil, nas maiores cidades e em especial no Rio de Janeiro capital do país que possui seu símbolo maior, a estátua do Cristo Redentor, inaugurada em 1931, como monumento mundial do art déco.

O período Getulista de 1930 a 1945 “voltado a um Estado forte, nacionalista e centralizador”, buscará uma arquitetura institucional que se diferenciasse daquela presente na Velha República e isso fica expresso nas obras dos ministérios da Educação e Saúde, do Trabalho e no da Indústria e Comércio, além da exibida no projeto urbano para Goiânia, estabelecida em 1933 (FINGER, 2013, p. 218).

Selecionamos algumas das características plásticas do estilo no Brasil, a partir dos elementos elencados por Luiz Paulo Fernandes Conde, que correspondem ao prédio da NOB: composição axial, tripartição vertical dos edifícios em base, corpo e coroamento, a predominância dos cheios sobre os vazios, varandas semi-embutidas, articulação e escalonamento de planos e volumes, contenção decorativa, valorização dos acessos e portarias, o uso de tecnologias modernas, embasamentos revestidos em mármore e granitos, acabamentos altos em pó-de-pedra e os trabalhos de serralheria artística (CONDE, 1977, p. 72).



Fonte: Projeto para a Construção da Estação Central de Bauru. Centro de Memória Regional de Bauru.

FIGURA 6

Perspectiva da Estação Central da NOB em Bauru, inaugurada no ano de 1939, desenho oriundo do projeto construído de 1935, assinado pelo autor José Hugo Specht

O prédio da NOB, além de conter os elementos acima, encerra certo “peso”, que o “prende” ao solo devido ao embasamento em granito que reforça a impressão. Contudo, como contraste possui cinco grandes lajes de cobertura em balanço sobre os acessos principais das três companhias, sendo a central e principal com mais de

dez metros de comprimento, o que ameniza um pouco a sensação de aderência ao chão.

O art déco representava “modernidade”, ao menos para o homem médio que tentava apreender seu despojamento plástico. Certamente, foi uma maneira de familiarizar o cidadão comum com os novos pressupostos de uma arquitetura genuinamente modernista que se tornaria comum apenas após a segunda guerra mundial. Se a revolucionária arquitetura modernista era abstrata e quase incompreensível para as massas, sendo em seu início edificada para intelectuais e pessoas ricas com pretensões vanguardistas, o art déco que possuía muito dos elementos tomados dessa mesma arquitetura modernista era apenas renovador e muito mais palatável ao gosto geral. As duas linguagens conviveram no período, contudo, para cada rara construção modernista de um arquiteto adepto a linguagem como Gregory Warchavchick, por exemplo, foram edificadas centenas de outras art déco. A estação da NOB será precursora no estilo, (FINGER, 2013, p. 390-391), inclusive em relação a Central do Brasil, na antiga capital federal, também art déco, contudo, inaugurada posteriormente, em 1943, assim como a estação Roosevelt da Central do Brasil Norte, atual Estação Brás, em São Paulo, reformada nos anos 1940, a Estação da cidade de Goiânia, inaugurada em 1950, entre outras.

A visita de Getúlio Vargas às obras

A nova fase da ferrovia pedia aproximação administrativa e política maior da NOB com o governo federal e nomes certos para cargos de relevo. Dessa maneira, deixa a superintendência da estrada de ferro o engenheiro Alfredo de Castilho de perfil mais técnico e assume em 1937, o major do exército carioca Américo Marinho Lutz, militar com trânsito e prestígio junto ao Catete, indicando a mudança de orientação que a ferrovia deveria seguir. Sua atuação estará sintonizada com os novos rumos para ferrovia, voltada a uma maior ênfase na presença estratégica brasileira na América do Sul. Correia das Neves, memorialista e historiador da NOB, também confirma e aponta o período de gestão de Marinho Lutz como “reorganizador da ferrovia”, de política voltada “rumo ao oeste” e dotada de “largos recursos financeiros” dispostos pelo governo federal (NEVES, 1958, p. 121).

A administração de Marinho Lutz junto a NOB se estende até 1946, no final do Estado Novo, retornando a liderança da empresa, já com a patente de tenente coronel, entre 1951 a 1954, na volta de Vargas a presidência da república, o que denota a confiança de Getúlio em Lutz.

Para Getúlio Vargas, o novo papel da NOB era tão significativo que resolve visitar as obras da estação em Bauru, no ano seguinte à posse de Marinho Lutz, em 20 de julho de 1938. O alto risco político e de segurança foi bancado pelo presidente/ditador que adentrava uma região onde ainda se pranteavam os mortos do levante de 1932. O fato torna-se mais relevante quando se sabe que é a primeira visita de Getúlio ao Estado de São Paulo após a Revolução de 1932, onde os paulistas saem derrotados. Note-se que Bauru, local da sede da NOB, foi seu primeiro destino e não a capital paulista, como seria de se esperar. Da cidade partiria para um périplo pelo interior e por fim, para São Paulo.

Devido ao estado ser área pouco amistosa a sua presença, Getúlio viaja de avião e não de trem como era mais comum no período e fica hospedado na Fazenda Val de Palmas, longe da zona urbana de Bauru, por orientação de sua equipe de segurança que temia manifestações agressivas. Na cidade seria ciceroneado por Marinho Lutz superintendente da NOB, pelo interventor do Estado Adhemar de Barros e autoridades locais (BAURU ILUSTRADO, 07/2019, p. 2-3).

A comitiva visita alguns pontos da cidade indo a pé até as obras da estação da NOB, aonde seriam agrupadas as linhas da Estrada de Ferro Noroeste, da Cia. Paulista e da Estrada de Ferro Sorocabana, situação operacional especial, formalmente autorizada após a inauguração do prédio, pelo Decreto Lei n. 2.013, de 12 de fevereiro de 1940, do próprio Getúlio Vargas (NEVES, 1958, p. 124).

O Correio Paulistano, que apoiava o governo getulista, assim descreve a passagem do governante pela construção, “aparecendo na sacada do edifício o Sr. Getúlio Vargas, foi entusiasticamente ovacionado por cerca de 1.500 operários empregados naquelas empresas” (CORREIO PAULISTANO, 21/07/1938, p. 1).

Na realidade a presença de Getúlio não foi tão amistosa como queria fazer crer a matéria do jornal, as muitas vozes contrárias foram duramente reprimidas pela polícia local, bem como pelos agentes de segurança da presidência. Bauru havia perdido três de seus filhos na Revolução de 1932 e em 09 de julho de 1936 se inaugurara o Monumento aos Soldados Constitucionalistas na avenida principal da cidade. A construção mobilizou toda comunidade que angariou os recursos a partir de quermesses. A obra, em bronze e granito rosa, foi objeto de concurso público

vencido pelo engenheiro Heitor de Andrada Campos, autor do projeto eclético da estação da NOB no ano de 1922.

Entretanto, de forma geral na cidade, falou o interesse econômico quando se vislumbrava papel mais relevante para a ferrovia, nascida em Bauru e da qual parcela significativa dos moradores era economicamente, direta ou indiretamente, vinculada.

No final da viagem, no dia 23 de julho de 1938, Getúlio Vargas será recebido na capital paulista, em um almoço na Bolsa de Mercadorias, localizada na Rua Libero Badaró, discursará José Ermírio de Moraes, orador oficial que falará em nome das “classes conservadoras”, como aponta o *Jornal Correio Paulistano*. Getúlio Vargas faz o seu discurso em resposta, onde toca na questão da necessidade da diversificação da produção agrícola e industrial destinada a exportação, assim como São Paulo já estava fazendo, conforme suas palavras. Vargas aponta a necessidade do avanço para o oeste, como parte de uma campanha de seu governo,

Ainda agora, vindo do interior paulista e observando o esforço das classes trabalhadoras, que labutam nas lindes do Estado, eu lhes disse que o governo vinha exactamente pregando uma cruzada nova, e que o que eu denominava "a marcha para o oeste" nada mais era do que a valorização do interior, do sertão brasileiro; que aquellas vastas zonas, que os vossos antepassados, ha quatro séculos, conquistaram para o Brasil, precisavam ser valorizados para o próprio Brasil.

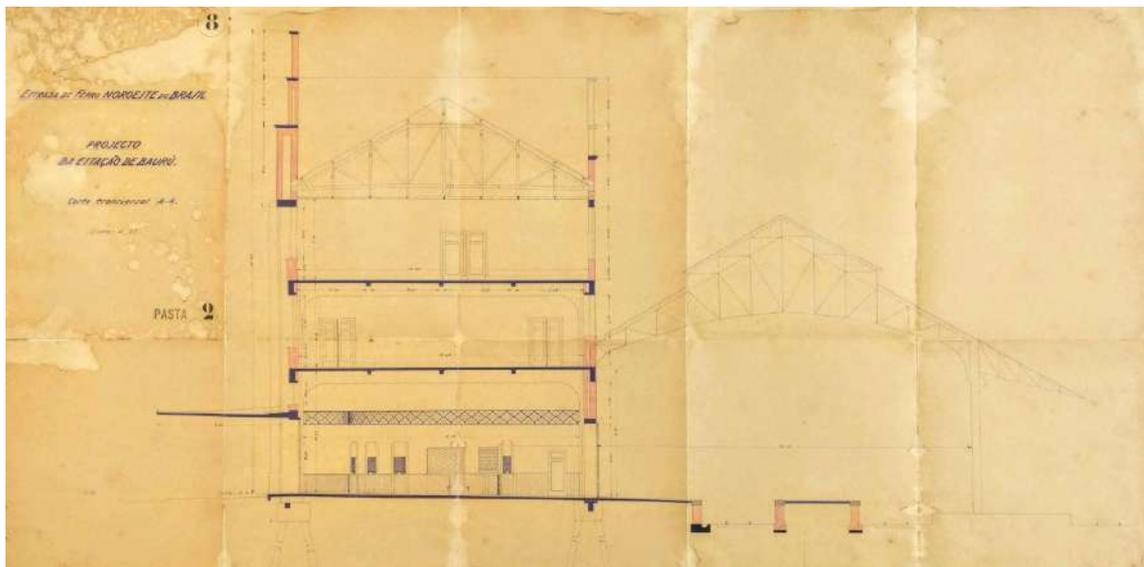
Mais adiante, enfatiza a ligação ferroviária pela NOB, com os países vizinhos, que permitiria a exportação da indústria paulista, além, de fazer do estado, passagem obrigatória para a Bolívia e Paraguai, em direção ao Atlântico,

Para a execução deste programma estão sendo construídas as duas grandes ferrovias, que serão o prolongamento da Noroeste, ligando o Paraguay e ligando a Bolívia. Estas duas grandes ligações ferroviárias irão abrir para a industria de São Paulo novos mercados. Além disso, S. Paulo é o corredor por onde estas duas Republicas terão de fazer o commercio, afim de terem suas saídas pelo oceano. (CORREIO PAULISTANO, 24/07/1938, p. 5)

Nas palavras de Getúlio, que buscavam atrair a elite paulista, fica expressa claramente a nova missão atribuída a NOB, voltada a um sentido estratégico frente à Bolívia e Paraguai e as possibilidades econômicas dali advindas.

A gare inovadora

Muito embora o projeto da estação, aprovado em 1935, pareça representar um salto na linguagem formal e plástica, o que vai simbolizar revolução e modernidade no sentido real e exato do termo, será a estrutura de cobertura da plataforma. No projeto original a cobertura planejada era metálica, conforme demonstra um de seus cortes, contudo, nos parece que tal elemento foi motivo de indefinição durante a obra, como fica exposto no Relatório dos trabalhos executados durante o ano de 1936 em que entre outros dados é apresentado o valor da obra que chegou a 3.076:402\$700, (RELATÓRIO da NOB, 1936) “excluindo-se o projeto da cobertura das plataformas que seria escolhido mais tarde.”. Em 1937 com o edifício frontal praticamente pronto, a gare ainda era inexistente. É possível inferir que o novo superintendente da NOB, Marinho Lutz que assumiu em 1937, período onde se definiu o material da cobertura, tenha influenciado no sentido de outra opção, agora uma cobertura em concreto armado. Tanto é assim que o projeto e os cálculos da gare em concreto só foram elaborados em 1938, momento em que os escritórios já funcionavam de forma provisória no edifício, (RELATÓRIO da NOB, 1936) um ano antes da inauguração do conjunto.



Fonte: Projeto para a Construção da Estação Central de Bauru. Centro de Memória Regional de Bauru.

FIGURA 7

Fachada Lateral do Projeto para a Estação da NOB em Bauru, datado de 1935. Observar que no projeto original, conforme se percebe pelo corte, a gare deveria ser construída em metal

Certamente o concreto armado já estava sendo usado em estações ferroviárias e a belíssima estação art nouveau de Mairinque de 1906, é um bom exemplo precoce. Em outras estações o concreto aparecerá na estrutura principal dos edifícios, entretanto, as gares continuavam a ser montadas em metal. Acreditamos que tanto o novo estilo renovador aplicado à obra como a inovação técnica da cobertura da gare tem relação direta com o momento político por que passava o Brasil. Intensifica-se, no governo de Getúlio Vargas, o processo de substituição de importações que cuidaria de criar uma indústria de base para o país. Seria sentido com vigor a partir de 1943 com a inauguração da Usina de Volta Redonda que produziria aço em larga escala para o consumo no Brasil, contudo, mesmo na década de 1920, as substituições de ferro e aço são iniciadas a partir de produção local. A maior dessas empresas foi a Companhia Belgo-Mineira formada por capitais nacionais e belgas e estabelecida em 1922. Isso significava que um dos elementos do concreto armado, o aço, já iniciara sua produção no país.

Também uma elite técnica estava sendo formada por um ensino de alto nível, de duas escolas superiores pioneiras de engenharia, criadas em São Paulo no final do século XIX, a Politécnica (1893) e o Mackenzie (1896). Tais profissionais atuam junto ao governo do Estado no sentido de calcular e construir pontes em concreto armado, particularmente, junto às estradas de rodagem, que se tornam cada vez mais vitais para a circulação no território paulista, após a formação do Departamento de Estradas de Rodagem, em 1934.

A possibilidade de contar com aço produzido no país, um bom ensino que formava calculistas com capacidade técnica; a “artesanalidade” da obra que prescindia de força de trabalho especializada, a possibilidade de executar todo serviço no local e a exigência de materiais construtivos acessíveis e pouco diversificados favoreceram o caminho e a ênfase no concreto armado.

As pontes também são as primeiras realizações em concreto armado nas ferrovias, como as da Mairinque-Santos, projetadas por Humberto Fonseca entre 1927 e 1937 e a ponte do Rio Mucuri da Estrada de Ferro Bahia-Minas, de autoria do engenheiro Emilio Baungart (KATINSKY, 1994, p. 48). Katinsky também aponta que o uso do concreto armado em pontes ferroviárias no Brasil foi inédito no mundo inteiro e que os engenheiros locais não tinham como apoiar-se em experiências estabelecidas, criando toda uma metodologia própria (KATINSKY, 1994, p. 48).

Em 1938, contando com o prestígio de Américo Marinho Lutz, a NOB, também irá erguer aquela que seria por muitas décadas a maior ponte em concreto armado do país, com quase três quilômetros de extensão, a “Eurico Gaspar Dutra” sobre o Rio Paraguai, no atual estado de Mato Grosso do Sul. A ponte projetada por uma equipe liderada pelo engenheiro Glebe Saharov (NEVES, 1958, p. 125) foi parte integrante do acordo ferroviário que viabilizou o trecho “Brasil-Bolívia”. Antes da sua construção o trajeto era truncado pelo imenso Rio Paraguai e dependente de navegação regular.

A experiência adquirida na execução de obras de arte em concreto armado vai ser utilizada na cobertura da gare, inspirada nas formas das pontes de arco superior. É, inclusive, obra de menor exigência, pois, a transposição da estrutura de uma ponte para a cobertura de uma edificação é, certamente, de cálculo mais simples por não possuir ação de forças e cargas em movimento que incidem sobre obras de arte dessa natureza.



Foto: Fotografia do acervo do Centro de Memória Regional de Bauru.

FIGURA 8

Fotografia sem data, provavelmente do final de 1938, ou início de 1939, mostrando a execução da gare que se estenderia sequencialmente até o final do prédio. A forma escolhida foi o arco executado em concreto armado, mesmo material da marquise em balanço sobre os trilhos externos. Ao fundo é possível ver parte da antiga estação que logo seria demolida

A estrutura da cobertura será projetada a partir de uma sucessão de vinte arcos em concreto armado apoiados em mãos francesas junto ao prédio principal e que suportarão o telhado. As forças que aí trabalharão serão de compressão, a partir de pendurais, também em concreto armado. A tração ficará a cargo do arco superior da estrutura, onde estará disposto lanternim para iluminação zenital.

Na outra extremidade dos arcos e a partir dos seus pilares de apoio, foi estabelecida uma extensa marquise com grande balanço, também em concreto armado, que cobrirá os trilhos externos da extensa gare. Esses elementos com tais finalidades são totalmente inovadores no Brasil. Destacam-se, ainda, a elegância plástica da estrutura, seu arco superior da cobertura e o inferior onde se conectam os pendurais, os poucos apoios e a ausência de qualquer apelo decorativo.



Foto: Acervo do autor.

FIGURA 9

Vista interna da gare da antiga NOB em Bauru, em foto datada de 2018. Notar os arcos de sua estrutura em concreto armado e o lanternim

Dessa forma, a cobertura da plataforma da NOB em Bauru será a pioneira em relação às ferrovias brasileiras no uso extensivo do concreto armado para as estruturas da gare e marcará mudança de rumos em relação ao novo material possível de ser utilizado em coberturas similares.

Embora não tenha sido intenção definir qual seria a primeira gare em concreto armado, no seu trabalho sobre a arquitetura ferroviária brasileira, Anna Elisa Finger, deixa claro, pela cronologia das obras apontadas, que a de Bauru precede as demais. Outra gare semelhante, contudo, bem menor e menos elegante será construída na Estação de Porto União da Vitória, da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, inaugurada em 1942 (FINGER, 2013, p. 377), devido à similitude, provavelmente, foi inspirada na de Bauru.

Os ensaios estruturais do período, nos quais podem ser incluídas as obras da NOB, terão grande importância para a arquitetura modernista brasileira que exigirá dos profissionais calculistas imenso apuro técnico e inventivo. Foram os trabalhos anteriores, particularmente, aqueles relacionados às pontes em concreto armado que deram expertise suficiente para resolução de problemas mais complexos propostos pelos jovens arquitetos modernistas. Sem esses antecedentes que forjaram uma prática projetual em concreto os prédios de Pampulha não seriam os mesmos, assim como os palácios de Brasília.

Considerações finais

A NOB, desde sua criação, foi uma ferrovia pioneira em muito sentidos. Buscava ligar uma província considerada distante e “desgarrada” do restante do país durante o Império. Tinha a pretensão de, passando por terras estrangeiras, atingir o Pacífico. Também cruzou uma parte do estado de São Paulo com rarefeita ocupação pelo homem branco, gerando novas cidades e iniciando o assentamento de terras devolutas na chamada “Zona Noroeste”. Tal processo de ocupação territorial seria finalizado em São Paulo pelas companhias Alta Sorocabana, Alta Paulista, Alta Araraquarense nas décadas seguintes. Seu sentido precursor e estratégico é restabelecido no período getulista, que dispendo de grandes recursos conseguirá ligar a ferrovia à Bolívia e ao Paraguai, contudo sem chegar ao sonhado Oceano Pacífico, desejo latente até nossos dias. O governo do período também ensejará a valorização da produção e do mercado local e será

marcado pela criação de uma indústria de base, plenamente viabilizada nas décadas seguintes. A NOB, depositária de parcela dos interesses políticos do Estado frente aos países vizinhos, marca essa transformação fisicamente adotando materiais nacionais para sua sede em Bauru. Faz a opção pelo estilo art déco, linguagem considerada “futurista”, mas de viés mais conservador que a arquitetura modernista, que ainda dava os primeiros passos no país. Contudo, após a indicação do novo superintendente ligada ao governo central, inova na cobertura de sua gare, substituindo as convencionais estruturas de ferro importadas por outra em concreto armado de produção local.

Da mesma forma que a NOB era utilizada como instrumento para as relações estratégicas e econômicas do Estado, seus administradores e o governo buscavam que sua sede possuísse expressão nacional através do art déco, linguagem popularmente considerada como "futurista". Contudo, muito mais relevante e significativo será a cobertura em concreto armado sobre a plataforma da estação, elemento realmente inovador e contemporâneo, originada a partir de experiências anteriores, sobretudo, pontes construídas com o material. Esse sim seria um aparato decididamente inovador em relação aos elementos empregados, aço e concreto, assim como a finalidade pretendida, uma cobertura. A primeira cobertura em concreto armado sobre uma plataforma do país.

A estrutura também trazia mais coerência formal e material com o prédio frontal, deixando de ser uma cobertura totalmente desconectada do maciço de alvenaria como se dava em relação às antigas estruturas metálicas.

A nova arquitetura modernista será plenamente viabilizada no Brasil após a segunda guerra quando se torna pioneira em todo mundo no uso livre e plástico do concreto armado, e as primeiras experiências introdutórias devem ser valorizadas, entre as quais as realizadas na sede da NOB, em Bauru.

REFERÊNCIAS

BANDEIRA, L. A. M. *A importância geopolítica da América do Sul na estratégia dos Estados Unidos*. 2. ed. Brasília: FUNAG, 2010.

BENEVOLO, L. *História da arquitetura moderna*. São Paulo: Perspectiva, 1976.

CHOAY, F. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade, Editora UNESP, 2001.

CONDE, L. P. F. Art déco: modernidade antes do movimento moderno. In: *Art déco na América Latina*. Centro de Arquitetura e Urbanismo. Primeiro seminário Internacional. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/SMU; Solar Grandjean de Montigny - PUC/RJ, 1977.

COSTA, C. T. da. *O sonho e a técnica: a arquitetura de ferro no Brasil*. São Paulo: Edusp, 2001.

CUNHA, E. da. *A margem da história*. São Paulo: Cultrix; Brasília: INL, 1975.

FABRIS, A. (org.). *Ecletismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: Nobel; Edusp, 1987.

FINGER, A. E. *Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. Brasília, 2013. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília.

GHIRARDELLO, N. *À Beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista*. São Paulo: Edunesp, 2002.

HOBBSAWM, E. J. *A era do capital 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

JORNAL CORREIO PAULISTANO. São Paulo, ano 85, n. 25.265, 21 jul. 1938. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=090972_08&pagfis=25020&url=http://memoria.bn.br/docreader#. Acesso em: 01/07/2019.

JORNAL BAURU ILUSTRADO. Suplemento Mensal do Jornal da Cidade, Bauru, ano XLIV, n. 517, jul. 2019.

KUHL, B. M. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial; FAPESP; Secretaria da Cultura, 1998.

LUCIO, S. T. M. P. *João Pedro Cardoso e a ação da Comissão Geográfica e Geológica na apropriação e produção do território paulista, 1905-1931*. São Paulo, 2014. 2 v. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo.

MATTOS, O. N. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Campinas: Pontes, 1990.

MIGNOT, C. *L'architecture au XIXe siècle*. Fribourg: Office du Livre, 1983.

MOURA, G. *Autonomia na dependência: a política externa brasileira de 1935 a 1942*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

NEVES, C. das. *História da estrada de ferro noroeste do Brasil*. Bauru: Tipografias e Livrarias Brasil, 1958.

PELEGRINA, G. R.; BASTOS, I. A. *Bauru: origens históricas*. Bauru: Canal 6, 2015.

PERDONNET, A. *Traité élémentaire des chemins de fer*. Paris: L. et Leclercq, 1856. 2 v.

PEVSNER, N. *História de las tipologias arquitectónicas*. 2 ed. Barcelona: G. Gilli, 1980.

QUEIROZ, P. R. C. *Uma ferrovia entre dois mundos: a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru: EDUSC; Ed. UFMS, 2004.

KATINSKY, J. R. Ferrovias nacionais. In: MOTOYAMA, S. (org.). *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: Editora Unesp; CEETEPS, 1994.

SILVA, G. G. *Arquitetura do ferro no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1987.

TELLES, P. C. da S. *História da engenharia ferroviária no Brasil*. Rio de Janeiro: Notícia & Cia., 2011.

Nilson Ghirardello é Professor do Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), câmpus de Bauru. Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP), Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Escola de Engenharia de São Carlos da USP, Especialista em Engenharia de Segurança do Trabalho e Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas).

Como citar:

GHIRARDELLO, Nilson. A nova estação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em Bauru, símbolo arquitetônico e político de uma ferrovia estratégica. *Patrimônio e Memória*, Assis, SP, v. 16, n. 1, p. 114-141, jan./jun. 2020. Disponível em: pem.assis.unesp.br.