

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA COMO INSTRUMENTO FUNDADOR DO MUNICÍPIO DE MIRANDÓPOLIS/SP

Flavia Mariane Rodrigues de OLIVEIRA¹

Nathalia Ferreira Da Silva OLIVEIRA¹

Willian da SILVA²

Beatriz Vila Nova Wagner da COSTA²

Bruno Manea SOBRINHO²

Maria Helena Calazans LUZ²

RESUMO

O presente artigo tem o como objetivo abordar a instalação de equipamentos ferroviários como meio estimulador do processo de urbanização, desta vez, fazendo um estudo de caso do município de Mirandópolis/SP. Este artigo fundamentou-se através de diversas fontes visando estabelecer uma história cronológica - mais completa possível – de cada fonte estudada.

Palavras-Chave: Cidades, Patrimônio Industrial, Preservação, História.

ABSTRACT

This article aims to address the installation of railway equipment as a means of stimulating the urbanization process, this time making a case study of the municipality of Mirandópolis/SP. This article was based on several sources in order to establish a chronological history - as complete as possible - of each source studied.

Keywords: Cities, Industrial Heritage, Preservation, History.

¹Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva – FAIT – ITAPEVA/SP – BRASIL

²Departamento, Instituto ou Faculdade, Universidade - SIGLA - CIDADE/ESTADO – PAÍS

Introdução

O interesse pela preservação do patrimônio histórico existe há muito tempo e desperta comoção em diversos setores da sociedade, no entanto, a atenção pela preservação do patrimônio industrial é relativamente recente e deve ser entendido no contexto da ampliação daquilo que é considerado bem cultural. Indo ainda além deste cenário de reconhecimento da ferrovia como patrimônio, nota-se uma problemática na história de muitas cidades que é relativo ao ocultamento da influência dos equipamentos ferroviários no processo de urbanização dos antigos povoados elevados posteriormente à categoria de município.

Sendo assim, o objetivo geral deste trabalho consiste em analisar o processo de urbanização influenciado pela instalação ferroviária, sendo este, um estudo aplicado no Município de Mirandópolis, Estado de São Paulo. Conseqüentemente, como objetivos específicos espera-se: demonstrar como a centralidade da estação contribuiu com o desenvolvimento do município; reorganizar a história do município visando o preenchimento de lacunas históricas; e por fim, identificar o município como sendo uma cidade ferroviária.

A problemática encontrada consiste especialmente na lacuna histórica que não considera o desenvolvimento do município como força influenciada pela malha ferroviária, sendo que a justificativa deste estudo se pauta através da necessidade científica, de contrapor dados de diversas fontes para assim obter um relato cronológico de maior relevância.

Material e Métodos

A metodologia deste trabalho acontece por meio da análise de referenciais teóricos sobre a história do município e sobre a implantação da malha ferroviária na cidade de Mirandópolis/SP. Visto que este é um tema muito específico, vale destacar que a maioria das fontes sobre a estação foram encontrados em formatos

digitais, porém, também foram levantados estudos das fontes publicadas em material físico, como livros, jornais, revistas, artigos e periódicos visando obter um trabalho de grande relevância científica. No mais, vale ressaltar que as análises teóricas foram organizadas de forma cronológica, de forma que seguissem uma linha do tempo, possibilitando assim uma maior organização temporal para o leitor.

Resultados e Discussão

Segundo Falleiros (2002), o final do século XIX foi o período que ficou marcado pelo surgimento das estações ferroviárias nas capitais, das quais surgiam naquela época a partir de iniciativas do poder público. Para que a extensão dos trilhos acontecesse para o interior dos estados, desta vez era necessário uma iniciativa diferente, deixando assim o poder público como agente promotor da extensão e conseqüentemente necessitando de estímulos externos, ou seja, de estímulos a partir de iniciativas privadas. Por trás desse último tipo de iniciativa estava o objetivo de garantir a importação e exportação de mercadorias dos produtores da região.

Ainda segundo Falleiros (2002), foi nesse período em que a ferrovia mais se expandiu rapidamente, “rasgando” terras com predominância de produção cafeeira e conectando-as ao porto de Santos. Foi em 1920 que Estrada de Ferro Noroeste do Brasil adentrou mais ao interior do estado e estendeu-se na construção da ferrovia que ligava a variante Araçatuba-Juquiá, resultado assim no surgimento de vários núcleos populacionais devido à proximidade com os equipamentos ferroviários. A partir dessas estações ferroviárias, os núcleos foram se desenvolvendo no prolongamento de ruas, avenidas, formando praças e outros logradouros públicos à medida que recebia afluência de novos moradores.

Quanto a Estação Ferroviária instalada no município de Mirandópolis/SP, esta começou a ser construída em 1934 quando o município ainda era reconhecido no caráter de vila e denominado como “Vila São João da Saudade”. O surgimento da linha férrea até Mirandópolis passaria a ser em 1936 o ponto final da variante de Jupiá, integrando em 1940 a linha-tronco da Noroeste. Ainda vale ressaltar que o caráter de vila foi elevado à município apenas em 1944, sendo este um fator

comprovante da influência da ferrovia no processo de desenvolvimento daquela região. (*Web Site Estações Ferroviárias do Brasil*, 2016).

Manoel Alves de Atayde, conhecido como fundador do Município de Mirandópolis, doou em 1934 os terrenos necessários para a implantação de uma estação ferroviária que deveria ser construída pela Empresa Ferroviária do Noroeste Paulista. Idealizando o crescimento do município, Atayde se baseou em outros povoados e elaborou um plano para a cidade, promovendo a implantação de equipamentos e serviços urbanos importantes para o desenvolvimento do entorno. O primeiro equipamento implantando correspondia a uma capela rústica que tinha o objetivo de atender a população, visto que este também era um setor que ajudaria no processo de desenvolvimento e urbanização.

Segundo Lima (2012), o proprietário do terreno, Manoel Alves de Atayde, constatou apenas suas conveniências na hora de escolher a localização na qual seria implantada estação ferroviária do município. Neste caso, não foi levado em conta a topografia acidentada do terreno, nem se considerou se haveria ou não facilidade na instalação do edifício. Sendo assim, Manoel Alves de Atayde, através da doação dos terrenos foi o responsável por determinar a construção da estação sob um espigão com frente para os terrenos de seu vizinho e confrontante com a “Avenida Doutor Raul da Cunha Bueno” (FIGURA 1).



Figura 1 – Vista aérea de Mirandópolis no fim dos anos 40.

Fonte: Lima, 2012 *apud* Resler, 2012.

Assim, os fundos da estação ficariam voltados para o loteamento de Manoel Alves de Atayde, onde também estava localizado o pátio de manobradas. Cabe ressaltar aqui que posteriormente, com o fechamento do pátio de manobras, a cidade ficou praticamente privada da sonhada e indispensável ferroviária, onde o doador das terras possuía acesso exclusivo à estação e ao pátio de manobras, enquanto de frente para a Avenida Doutor Raul da Cunha Bueno, o prédio da estação se impunha como cartão postal da cidade (FIGURA 2).



Figura 2 – Estação de Mirandópolis, Estado de São Paulo

Fonte: *Web Site* Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauru, 2018.

Após cerca três (3) anos passados desde a doação dos terrenos por Manoel Alves de Atayde para implantação da estação pela Empresa Ferroviária, data-se especificamente a data de inauguração do edifício como sendo no dia trinta e um de março de mil novecentos e trinta e seis (31.03.1936) de acordo com dados do *Web Site* Estações Ferroviárias do Brasil. Porém, segundo o livro que consta na biblioteca municipal, escrito por Falleiros (2002), a edificação consta como inaugurada em 1937. Há de se ressaltar que a data oficial de inauguração da estação registrada na placa do edifício (FIGURA 1) corresponde à primeira data apresentada neste

parágrafo. Porém, também é possível reconhecer que essa confusão pode ter acontecido porque os dois anos citados anteriormente – 1936 e 1937 – correspondem aos períodos de desenvolvimento do edifício e de seus serviços prestados.

Também vale ressaltar que entre os duas fontes apresentadas aqui, Falleiros (2002) e o *Web Site* Estações Ferroviárias do Brasil, ambas coincidem no que diz respeito a linha férrea da qual partiu a extensão para município de Mirandópolis, sendo esta resultado de extensão da malha ferroviária da cidade de Valparaíso/SP, na qual está localizada à 30 km do município em questão. (FALLEIROS, 2002). A partir desta extensão, os trens percorreram por décadas o trecho que vinha de Bauru e seguiam em direção ao Mato Grosso (e vice-versa), transportando pessoas, cargas, combustível, máquinas e até mesmo gado. (*Web Site* do Jornal Agora na Região, 2019).



Figura 3 – Placa de Inauguração da Estação Ferroviária de Mirandópolis/SP

Fonte: *Web Site* do Jornal Agora na Região, 2019.

Quando tudo parecia ir bem, em 1946, um descarregamento de vagão que estava parado no pátio da estação foi responsável por destruir parte da cidade que até então já possuía cerca de mil (1.000) residências e estava em contínuo processo de desenvolvimento. Tudo ocorreu quando um dos vagões da empresa

Noroeste do Brasil que carregavam formicidas e tubos de oxigênio estavam sendo descarregados. O acidente teve início quando uma caixa de formicida caiu no chão e um dos operários que auxiliava no serviço aproximou-se com uma lanterna tentando ajudar. Por se tratar de um produto facilmente inflamável, as chamas imediatamente atingiram o vagão sem que pudessem ser debeladas. De acordo com o Jornal Folha da Manhã (1946), houve uma explosão que causou a morte imediata de duas pessoas, sendo que outras oitenta (80) pessoas ficaram feridas. A FIGURA 4, apresentada abaixo, mostra algumas edificações aleatórias após a destruição causada pela explosão do produto inflamável no dia 15 de dezembro de 1946. (Web Site Estações Ferroviárias do Brasil, 2019).



Figura 4 – Entorno da estação ferroviária após explosão

Fonte: Web Site Estações Ferroviárias do Brasil, 2016.

Até aqui não há dúvidas de que a estação ferroviária foi a responsável por fundar o município de Mirandópolis, e pode-se afirmar que foi a partir da instalação da ferrovia que se promoveu o processo de urbanização do município de

Mirandópolis, surgindo assim, os primeiros exploradores imobiliários, que eram responsáveis por rasgar primeiramente a mata inóspita e hostil presente na região, para com essas próprias árvores construir casas que seriam o germe da futura cidade. (FALLEIROS, 2002).

A primeira avenida que ficou conhecida por ser rua do comércio era a denominada Avenida São Paulo, que também tinha a função de conectar a ferrovia à rodovia. Quanto a urbanização do município influenciado pela instalação da estação, este teve início a partir do surgimento e ocupação da Avenida Bandeirantes e na Rua Santos, sendo que esse processo foi reforçado com o surgimento de mais um equipamento urbano, que dessa vez, consistia na instalação da primeira escola pública construída em mil novecentos e quarenta e um (1941), localizada na Rua Doutor Raul da Cunha Bueno. (FARIA, 2003).

Ciente das necessidades destes serviços e equipamentos serem implantados no município com intuito de reforçar o processo de urbanização e atender o povoado formado até então, Manoel Alves de Atayde cedeu outros terrenos para a instalação de serviços administrativos municipais, sendo dessa vez: um fórum e uma prefeitura. Por trás desse gesto generoso, havia um objetivo organizacional e visionário que dizia respeito ao planejamento urbano do município, pois à partir da doação de suas terras, Manoel Alves de Atayde conseguia escolher e organizar dentro do território a melhor localização para a implantação dos novos serviços. (FARIA, 2003).

Com a região cortada por trilhos e com tráfego ferroviário presente, esta desenvolveu-se rapidamente, transformando-se assim em um polo de atração para migrantes de todas as regiões do território nacional, sendo que a maioria desses migrantes vinham do Nordeste. Esse público na maioria das vezes era de forasteiros ou pioneiros, ademais, também tinham profissionais de todas as áreas e até pessoas sem profissão alguma, que tinham como objetivo principal encontrar trabalho efetivo e bem remunerado no município. (FALLEIROS, 2002).

O progresso da vila que se desenvolvia podia ser visto de longe, pois a zona rural, que era o grande fator econômico local, estava naquele período tendo produção a todo vapor. Essa qualidade de alta produção rural do povoado acabava por atrair ainda mais indústrias e empresas para o povoado, sendo na maioria das vezes indústrias de móveis e artefatos de madeira, da qual era matéria-prima abundante na região. Outro fator potencializador e atrativo para essas indústrias

era a qualidade da terra que propiciava uma boa agricultura de madeira. Esse fator também foi responsável por atrair indústria renomadas deste setor, podendo citar uma delas reconhecida até então e que era denominada pelo nome “Indústria Francisco Matarazzo”. (FARIA, 2013).

Todo o transporte de material produzido no então povoado acontecia através da ferrovia. Esse equipamento possibilitava tanto a exportação quanto a importação de materiais, cargas e até mesmo o deslocamento de passageiros. Foi devido à este caráter de centralidade da estação ferroviária que formaram-se ao redor as ruas da “Vila São João da Saudade”, na qual destinou-se uma via exclusiva para o comércio, denominada na época como “Rua do Comércio” e que atualmente é conhecida como “Rua Nove de Julho”.

De acordo com os planos de Manoel Alves de Atayde, essa rua deveria abrigar todas as lojas da cidade, porém, esse plano precisou ser reestruturado. Paralela a “Rua Nove de Julho” e um pouco mais a frente, estava localizada a “Avenida Rafael Pereira” que ficava mais a frente para a estação ferroviária, e que até então, naquela época era destinada para outras atividades não ligadas diretamente ao comércio, sendo seu uso voltado para pista de rolamento e dando acesso a outros distritos, bairros e cidades. Como a estação ferroviária tornou-se um ponto de centralidade muito forte devido a todo fator de produção, exportação e importação, conseqüentemente o entorno também teve uma potencialização no ponto de centralidade no que diz respeito à área comercial. Sendo assim, o comércio acabou tomando conta das duas vias, sendo elas, a “Avenida Nove de Julho” e a “Avenida Rafael Pereira”, instalando-se ao longo dessas duas vias serviços diversos, como: bares, hotéis, lojas de roupas, lojas de tecidos, selarias, entre outros serviços que tinham como objetivo principal atender a demanda de passageiros da estação. (FARIA, 2013).

De acordo com o *Web Site Agora na Região* (2019) *apud* Falleiros (2002), a linha férrea do município pertencente à empresa de “Estrada de Ferro Noroeste do Brasil” passou a integrar o patrimônio da empresa denominada “Rede Ferroviária Sociedade Anônima” (REFESA) em 1957, mas mesmo pertencendo à outra empresa, os equipamentos ferroviários do município continuaram com a a mesma prestação de serviços voltada à comunidade. Com o avanço das novas tecnologias de transporte, não demorou muito para que os trens perdessem espaço para as linhas de ônibus, que garantiam maior segurança, rapidez e conforto pelas

rodovias. Quanto ao transporte de gado, este também estava passando por um processo de reformulação em relação ao seu transporte, visto que o transporte por caminhões facilitava de forma representativa o carregamento desses animais dentro das propriedades.

Com o processo de substituição do setor ferroviário pelo rodoviário, sendo este segundo setor característico por favorecer o transporte individual de pessoas e também pela maior rapidez e agilidade de transporte de cargas acabou por desestruturar o deslocamento através dos trilhos. Ainda vale ressaltar que não há uma data específica de quando a estação ferroviária de Mirandópolis foi desativada, sendo que atualmente não há carregamento ou descarregamento no prédio. A malha ferroviária presente no município ainda serve apenas como trajeto para exportadores e importadores de outros municípios, porém, o prédio da estação ferroviária de Mirandópolis atualmente se encontra em estado de abandono, sem uso e sem ter passado por manutenções ou reformas que pudessem garantir a preservação do edifício. (*Web Site Jornal Agora na Região*, 2019).

Para dar início ao desfecho sobre o uso da estação e do terreno, de acordo com o *Web Site* da Prefeitura Municipal de Mirandópolis (2018), foi concedida uma certidão de uso do solo permitindo que a prefeitura utilize o prédio da estação para usos culturais pelos próximos trinta (30) anos, porém, até o momento não se tem nenhuma notícia ou parecer sobre a proposta de usos, funções ou sobre um determinado projeto que será implantado no edifício.

Ainda segundo o *Web Site Agora na Região* (2019), uma reforma estava programada para acontecer no prédio custando um valor de duzentos e cinquenta mil, quinhentos e cinquenta e oito reais e sessenta e sete centavos (R\$ 250.558,67), sendo que duzentos e quarenta e três mil, setecentos e cinquenta reais (R\$ 243.750,00) seriam oriundos de repasse do Ministério do Turismo (através de emenda parlamentar do ex-deputado Evandro Gussi do Partido Verde em 2017 – e os outros seis mil, oitocentos e oito reais e sessenta e sete centavos (R\$ 6.808,77) seriam de contrapartida da Prefeitura do Município.

O que é de se estranhar é que a matéria citada no parágrafo anterior é referente ao ano de 2019, na qual o *Jornal Agora na Região* (2019) noticiou que no dia 21 de maio daquele mesmo ano uma primeira parcela equivalente a 20% do valor de duzentos e quarenta e três mil, setecentos e cinquenta reais (R\$243.750,00) havia caído na conta, na qual a partir disso, a Prefeitura teria obtido autorização de

início da obra, porém, até o momento, nada se sabe sobre o projeto e nem sobre o destino do dinheiro.

Conclusão

Com base nas informações analisadas a respeito da implantação da instalação ferroviária do município de Mirandópolis, SP, é possível concluir que a Estação foi o marco inicial do processo de urbanização da cidade. É visível a contribuição que a localização da Estação proporcionou para o desenvolvimento econômico, social e cultural de Mirandópolis, SP, pois foi devido ao desenho da estrutura central da malha ferroviária que a implantação das vilas e ruas de caráter comercial se deu, de modo a garantir a importância da ferrovia e sua utilidade, já que esse mesmo centro comercial usufruía do meio de transporte para receber materiais e exportar seus produtos.

Sabendo disso, compreende-se que a Estação Ferroviária se caracteriza como um patrimônio industrial e histórico, de modo que sua preservação é vista como uma demanda necessária para manter o caráter do município, bem como promover conhecimento e cultura por meio da preservação de suas características originais e promoção de novos usos.

Referências

“Estação de Mirandópolis SP”. **Acervo Museu Ferroviário Regional de Bauru**. Disponível em: <<https://www.projetomuseuferroviario.com.br/estacao-de-mirandopolis-sp/>>. Acesso em 30 de ago de 2022.

FALLEIROS, A. Mirandópolis: sua evolução no século XX. Mato Grosso do Sul: **Gráfica Dom Bosco**, 2002. 289p.

GIESBRECHT, Ralph Menucci. Estação Ferroviária Noroeste do Brasil (1936- 1975)

RFFSA (1975-1996) Município de Mirandópolis, SP. **Estações Ferroviárias do Brasil**, 2016. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/m/mirandopolis.htm>>. Acesso em: 04 de set de 2022.

HAUS. "Estações ferroviárias de São Paulo viram ruína e União pode ser obrigada a recuperar os imóveis" 05 Set 2018. **ArchDaily Brasil**. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/901210/estacoes-ferroviarias-de-sao-paulo-viram-ruina-e-uniao-pode-ser-obrigada-a-recuperar-os-imoveis>> ISSN 0719-8906. Acesso em 19 de set de 2022.

História do Município de Mirandópolis. **Prefeitura Municipal de Mirandópolis**, 2022. Disponível em: <<https://www.mirandopolis.sp.gov.br/portal/servicos/1007/historia-do-municipio/>>. Acesso em: 04 de set de 2022.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998. 436p.

KÜHL, B. M. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008. 328p.

LIMA, Bruna Roberta de. Reabilitação da Estação Ferroviária de Mirandópolis, SP. 2012. 1 CD-ROM. Trabalho de conclusão de curso (graduação - Arquitetura e Urbanismo) - **Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia**, 2012. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/119624>>. Acesso em: 15 de set de 2022.

MUSTAFA, Eduardo. Abandono da estação ferroviária preocupa moradores; Prefeitura promete melhoras. **Agora na Região**, 2019. Disponível em: <<http://agoranaregiao.com.br/2019/05/23/abandono-da-estacao-ferroviaria-preocupa-moradores-prefeitura-promete-reforma/>>. Acesso em: 15 de set de 2022.

RESLER, D. Borboletas. Estação de Mirandópolis, ontem e hoje. O relógio do tempo atrasou? **Blog do Spot: Dinho Resler**, 2010. <Disponível em: <<http://dinhoresler.blogspot.com/>>. Acesso em: 04 de set de 2022.

SETTI, J. B. **Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução**. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.176p.

VIOLLET-LE-DUC, E. E. **Restauração**. Tradução e apresentação: Beatriz Mugayar Kuhl; Revisão: Maria Lucia Bressan Pinheiro. São Paulo: Ateliê Editorial, 2006. 70p.