

**UNIVERSIDADE ESTADUAL “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS
NÍVEL MESTRADO**

RODRIGO AMADO DOS SANTOS

**A ROTUNDA NO MUNICÍPIO DE LINS:
PARA ALÉM DA MATERIALIDADE. MEMÓRIAS E SIGNIFICADOS**

**MARÍLIA-SP
2009**

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

RODRIGO AMADO DOS SANTOS

**A ROTUNDA NO MUNICÍPIO DE LINS:
PARA ALÉM DA MATERIALIDADE. MEMÓRIAS E SIGNIFICADOS**

Dissertação apresentada ao curso de pós-graduação em Ciências Sociais (*Stricto Sensu*) – Nível Mestrado – da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Campus Marília, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Ciências Sociais.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Lídia Maria Vianna Possas.

**MARÍLIA-SP
2009**

RODRIGO AMADO DOS SANTOS

**A ROTUNDA NO MUNICÍPIO DE LINS:
PARA ALÉM DA MATERIALIDADE. MEMÓRIAS E SIGNIFICADOS**

Dissertação apresentada ao curso de pós-graduação em Ciências Sociais (*Stricto Sensu*) – Nível Mestrado – da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Campus Marília, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Ciências Sociais.

Apresentada em: 17/12/2009

BANCA EXAMINADORA:

Profa. Dra. Lídia Maria Vianna Possas
Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”
Faculdade de Filosofia e Ciências – Campus Marília
Departamento de Ciências Políticas e Econômicas
Orientadora

Prof. Dr. Célio José Losnak
Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”
Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação – Campus Bauru
Departamento de Ciências Humanas
Examinador

Prof. Dr. Nilson Ghirardello
Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”
Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação – Campus Bauru
Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo
Examinador

Dedicatória

Aos pilares da minha vida:

Meus pais:

o senhor *José Alberto Martins dos Santos* e a senhora *Maria da Graça Fernandes Amado dos Santos*, que souberam, na medida certa, apoiar e me repreender no momento e medidas exatas. Meu pai, o conhecido Betão: pessoa pela qual sinto um imenso orgulho em dizer que é meu pai, meu primeiro e grande amigo, meu herói. A outra, minha mãe, Dona Maria da Graça: meu norte, minha bússola, minha guia. Pessoas nas quais me espelho em ser. O pouco que sou hoje e o esplendor que serei amanhã, 99,99% sem dúvida alguma devo e deverei a vocês.

Minha noiva:

À *Adriana de Freitas Beitun*, minha noiva, amiga, amante e companheira. Não tenho palavras para descrever o significado e a beleza de ter você ao meu lado. Acredito ser impossível tentar transparecer tudo o que você representou, representa e representará em minha vida. Graças ao bom Deus posso dizer que sou quase um homem completo e sempre agradecê-lo-ei por ter me dado esta dádiva. Uma dádiva exatamente assim como você, que me anima, me inspira a fazer coisas melhores e sempre me apóia nos momentos em que mais preciso. Assim como os meus pais e minha irmã, você é o meu mundo, meu porto seguro, minha essência, meu ser!!!

Minha irmã:

À minha irmã *Andressa Amado dos Santos*: tantas lágrimas e sorrisos foram derramados ao longo de nossas existências. E creio eu que foram muito mais sorrisos do que lágrimas, haja vista a forma única, alegre e espontânea na qual fomos criados. Obrigado por tudo minha irmã, pelos momentos de carinho, de atenção, de zelo e pelas noites de sono perdidas, só pelo simples fato de você querer a minha felicidade: "rascunho" da família! Não consigo imaginar a minha vida sem você, meu pai, minha mãe e minha noiva.

Agradecimentos

À minha orientadora, Profa. Dra. Lídia Maria Vianna Possas. Muito tenho a dizer, mas com palavras exatas acredito que não conseguirei me expressar. Faltam palavras em nosso dicionário para descrever a gratidão que tenho pela sua pessoa.

Ao longo desses três últimos anos, você foi uma verdadeira e leal amiga, que em muitos momentos se mostrou como uma mãe zelosa para que o seu filho pudesse conquistar os mais saborosos frutos de seu trabalho. Uma mestra que jamais esquecerei! Uma pessoa que me mostrou o quanto o processo de aprendizagem é constante, nunca finito, sendo este uma tarefa árdua, porém extremamente gratificante. Você sempre será um espelho para mim, pois acredito que a profissão na qual estamos inseridos de corpo e alma é uma das mais nobres já criadas pelos seres humanos, haja visto que as maiores virtudes do homem – sabedoria, paciência, reflexão e sinceridade – estão impregnadas naqueles que a verdadeiramente – veja bem, eu disse verdadeiramente – a exercem. E você querida professora, tem todas essas características fortemente marcadas em suas ações e planos. Direta ou indiretamente, lidamos com o devaneio alheio de uma forma espetacular. Em minha concepção, o sonho é a matéria prima responsável pela existência do homem. É nele que retiramos todas as nossas forças para lutarmos pelo amanhã. Do que seriam os homens, se estes não cobiçassem algo? Certo dia, uma pessoa muito querida me disse: “Somos do tamanho de nossos sonhos”. Agora complemento tal frase afirmando: se um dia sonhei em ser alguém, você possibilitou esse sonho. Obrigado por ter acreditado na luz que há em mim. Abraços fraternos!

Aos professores Nilson Ghirardello e Célio José Losnak que puderam, em meio aos mais diversos compromissos de suas atribuladas vidas, participar na avaliação de um trabalho crucial não só para a minha formação acadêmica, me proporcionando um forte instrumento de amadurecimento pessoal: seus conhecimentos. Fico grato pelos mais ricos comentários de pessoas tão distintas e preocupadas com a forma que o universo ferroviário se apresenta em nosso dia-a-dia e como este se mostra carregado de valores simbólicos tão importantes para a caracterização das identidades culturais de nossa região.

Ao meu tio *Roberto Carlos Fernandes* e a minha tia *Ângela Aparecida Fernandes Amado* que ao longo de minha pesquisa puderam colaborar, literalmente pondo a “mão na massa”, em uma fase muito importante de minha pesquisa. Se parte desse trabalho e desse meu sonho foi concretizado, devo muito a paciência, a atenção e a colaboração desses dois entes queridos.

Aos novos e queridos amigos, *Geraldo José de Araújo*, *Paulo Cardoso dos Santos*, *José Martins Filho* e *Sebastião de Oliveira Vallim* que através de suas respectivas vivências, histórias, eventos e relatos, mostraram-se como sujeitos que de certa maneira transparecem uma das imagens que a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) teve perante a formação do município de Lins. Obrigado por suas experiências e respectivas sabedorias. E faço minha as palavras de Fernando Pessoa: “o valor das coisas não está no tempo em que elas duram, mas na intensidade com que acontecem. Por isso existem momentos inesquecíveis, coisas inexplicáveis e pessoas incomparáveis”.

A todas as pessoas que direta ou indiretamente puderam colaborar com a produção deste trabalho e que souberam entender, principalmente na reta final de delimitação e estruturação deste, o delicado momento pelo qual passei. Muito obrigado a todos pela colaboração! Deixo um abraço especial para o para o primo e exímio arquiteto linense, Marcelo Costa. Sem o seu conhecimento parte das imagens aqui jamais seriam construídas. Outro abraço deixo para a Dona Nega que, através de sua experiência de vida, soube me guiar e elucidar fatos que dizem a respeito da formação do município de Lins.

A minha nova família que me acolheu com todo o carinho do mundo, zelando, cuidando, orando para que eu conseguisse alcançar todos os meus sonhos. Assim, deixo aqui um forte abraço para: Pedro, Sidnéia, Débora, Rinaldo (Dú) e Eduardo (Duzinho).

Em memória: Sebastião Vilardi, antigo ferroviário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) no município de Lins.

Epigrafe

Ponta de areia ponto final.
Da Bahia-Minas, estrada natural.
Que ligava Minas ao porto ao mar.
Caminho de ferro mandaram arrancar.
“Velho maquinista com seu boné”,
lembra do povo alegre que vinha cortejar.
Maria fumaça não canta mais
para moças, flores, janelas e quintais
Na praça vazia um grito um ai
Casas esquecidas, viúvas nos portais

Ponta de Areia – Milton Nascimento & Fernand Brant (1975).

RESUMO

Tendo a Rotunda do município de Lins, interior do Estado de São Paulo, ao longo de boa parte de sua história e formação, a posição de um objeto de contexto ferroviário que tinha como função principal a manutenção e a preservação de locomotivas e vagões das Estradas de Ferro Nacionais, abordaremos aqui questões pertinentes não apenas a esta funcionalidade, e sim a trataremos como um “espelho” de um contexto social exacerbado não apenas por narrativas e peculiaridades ferroviárias, como também por enredos sociais, econômicos e culturais que de certa forma se mostraram deveras importante para problematizar o surgimento e propagação destes laços históricos que deixam transparecer a maneira como a cidade de Lins fora se alicerçando aos ritmos impostos não só pela “Maria Fumaça”, pelos seus silvares e fuligens, como também por todos àqueles indivíduos que a seguiram entusiasmados pela oportunidade de se começar uma nova vida em uma região, que a priori, se mostrara repleta de possibilidades vislumbradas pelos ideais progressistas e de enriquecimento daqueles indivíduos que viam este espaço como o “novo Canaã”, como constantemente visto em meados da década de vinte por alguns jornais locais. Assim, ao longo deste estudo nos indagaremos a respeito da representatividade que este espaço assume perante a análise de sujeitos que diretamente exalavam as políticas progressistas ferroviárias, bem como àqueles que se encontram às margens “dos caminhos de ferro”, e que através destes olhares possamos enxergar, por meio de um olhar descentralizado, a importância que a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) possuiu para o desenvolvimento de Lins. Para tanto, trabalharemos tanto com a memória de funcionários da NOB que puderam presenciar a construção, o desenrolar e o fechamento da Rotunda de Lins (1938-1958), quanto àqueles indivíduos que também tinham a possibilidade de enxergar esta edificação sem os valores, as matizes e as ideologias progressistas que se mostram enraizadas em quase todos os ferroviários, principalmente os de alta patente. Desta forma, visualizaremos este espaço sob ópticas distintas e que podem ser percebidas através de inúmeros instrumentos, peças e personagens que remetem à construção e percepção desta Rotunda em uma comunidade que possui raízes identitárias que exemplificam, de maneira única, a maneira como a expansão da NOB foi sentida, valorada e questionada em meio ao sertão paulista. Para tanto, para se efetivar tal articulação, é necessário trabalharmos por meio de uma percepção pormenorizada, uma análise fragmentada que capte, por meio de um esforço consciente e focalizado em tentar perceber como esses próprios relatos orais, bem como o usufruto de uma análise de arquivos (fotos, periódicos locais, relatórios da Rede Ferroviária Federal S/A, etc.) destoam representações e olhares heterogêneos capazes de confrontar, ou não, versões e interpretações de um passado tão importante para o desenvolvimento de Lins e apresentar uma nova faceta à construção desta localidade.

Palavras-chaves: Cultura. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Identidade. Lins. Memória.

ABSTRACT

The Rotunda in Lins, a city of the interior Sao Paulo State, has an incontestable position, through a good part of its history and formation; it appeared as a railway object that had as a principal function the preservation of national railway's wagons and locomotive, we will approach here questions related not only to its history, but we will treat it as a "mirror" of a social context exasperate not only by railway narrative and peculiarities, but also by political, social and cultural intrigues that showed themselves so important to question the showing up and propagation of these traps that leave reveal the way which Lins was building itself according to the rhythms imposed not only by "Maria Fumaça", its whistling and soot, but also by all of those individuals that followed enthused for the singular opportunity of starting a new life in a region that was seen, in its beginning, full of charming and progress and enrich possibilities: the "new Canaã", as usually could be seen during the twentieth in some local papers. So, in this study we will question ourselves about the Rotunda's representatite before the analyses of subject that directly exhaled the railway progressive politicals, and also those guys that could be found nearby "railways trails", and through of them we can see, because of a fragment look, the effective importance that "Noroeste do Brasil" Railway (NOB) has for Lins' development, showing this railway space as symbol of one of cultural identities that was given, almost practically, to the corrosive power of the time that is imposed by or "forgetfully society". So, we will work as much with NOB workers' memories that could assist the construction, the development and Rotunda's closing in Lins (1938-1958), as those individuals that also had the possibility to look at this monument without the values, the shades and the progressives ideologies that were rooted in almost all the railway workers, specially those who have high positions. This way, we will visualize a same object under opticals almost distinctive and that can be noticed because of a lot of instruments, pieces and individuals that remit the singularity of its formation before a unique railway identity inside NOB's growing. So, we have here, a fundamental point of our study exposed: articulate the memories or "eldest remembers" of some individuals that had an active look to this monument dailies, appearing the real clashes (social, economical, cultural, etc.) that occurs inside its space and how these clashes were felt and questioned by some linenses individuals. So, to effective this articulation, it will be necessary to work throughout a detail perception, a divide analyze that catch, throughout a conscience and focalize effort in trying to notice how these own oral discusses, and also the usufruct of a file analyze (pictures, local papers, Rede Ferroviaria Federal S/A's reports, etc.) discord representation and heterogeneous glances that are capable of facing, or not, versions and interpretations of a past so important for Lins' development.

Key-words: Culture. Noroeste do Brasil Railway. Identity. Memory.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1. RETOMANDO A LEMBRANÇA DE UM OBJETO DA CULTURA FERROVIÁRIA: A ROTUNDA NO MUNICÍPIO DE LINS.	37
2. A CONSTRUÇÃO E A VISUALIZAÇÃO DE UM ENFOQUE COLETIVO	63
3. ANÁLISES ESTRUTURAIS E FUNCIONAIS DA ROTUNDA EM AMBITOS FERROVIÁRIOS. O PAPEL E A IMPORTÂNCIA DO GIGANTE ADORMECIDO	88
4. A HISTÓRIA PELO OLHAR DO INDIVÍDUO: A POSSIBILIDADE DE SE ENXERGAR UMA COMUNIDADE DE SENTIDOS	124
CONSIDERAÇÕES FINAIS	149
REFERÊNCIAL BIBLIOGRÁFICO	155

LISTAGEM DE ILUSTRAÇÃO

Figura 01: O edifício da Rotunda, as estações e os armazéns da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em meio à comunidade Linense _____	14
Figura 02: Brasão de Armas _____	18
Figura 03: Um olhar arquitetônico sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e o município de Lins. Perspectivas de ontem e hoje _____	27
Figura 04: Construções ferroviárias no município de Lins _____	29
Figura 05: A Rotunda no município de Lins: estrutura e funcionalidade _____	47
Figura 06: Prolongamento da NOB entre o trecho de Lins e Promissão _____	57
Figura 07 – Entre o passado e o presente: a representatividade e o significado de personagens de uma história marcante para Lins _____	58
Figura 08: A imagem do abandono da Rotunda de hoje _____	83
Figura 09: Oficina longitudinal _____	89
Figura 10: As oficinas transversais _____	89
Figura 11: As oficinas radiais _____	90
Figura 12: Rotundas abertas e fechadas _____	91
Figura 13: O espaço interno de uma Rotunda Radial – o mecanismo girador em São João Del Rei _____	92
Figura 14: O espaço interno de uma Rotunda Radial – os boxes e janelas – Município de Cruzeiro e Lins, interior do Estado de São Paulo _____	94
Figura 15: Rotundas pela territorialidade brasileira – Divisão Espacial _____	96
Figura 16: Trecho Bauru-Lins da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil _____	109
Figura 17: Perspectivas da Rotunda de Lins – olhares sob sua materialidade ____	128
Figura 18: Estrutura trabalhista – posto médico, gabinete dentário e posto de alimentação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em Lins _____	133
Figura 19: O recinto de exposição de agro-negócios em Lins (Expolins) – Rotunda, novos usos e novos olhares _____	146
Figura 20: Compactador de lixo na Rotunda _____	148

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Custo inicial da Rotunda de Lins _____ **29**

Tabela 02: Principais estações exportadoras de café entre os anos de 1932 e 1937 na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). Estação/número de sacas _____ **30**

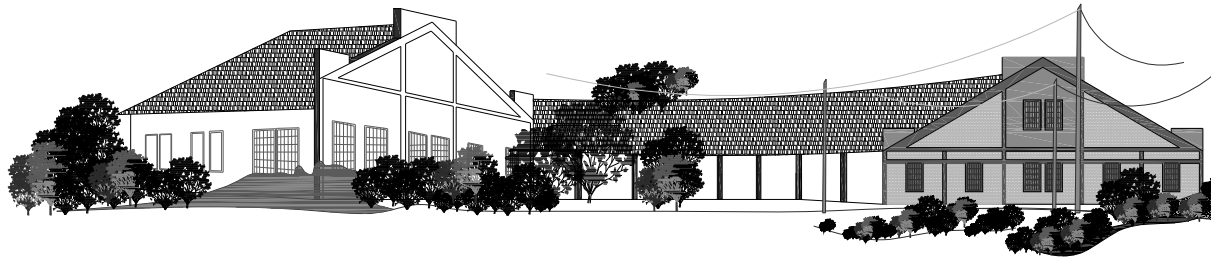
Tabela 03 – Demonstração das dez principais estações exportadoras de café entre os anos de 1935 a 1938 _____ **30**

Tabela 04: Estações no Estado de São Paulo que produziram os maiores embarques Receita adquirida pela produção de café na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) – Ano de 1935 _____ **71**

Tabela 05: As Rotundas no Brasil – RFFSA _____ **95**

Tabela 06: Estações e receitas – análise econômica entre os períodos de 1931 a 1947 _____ **118**

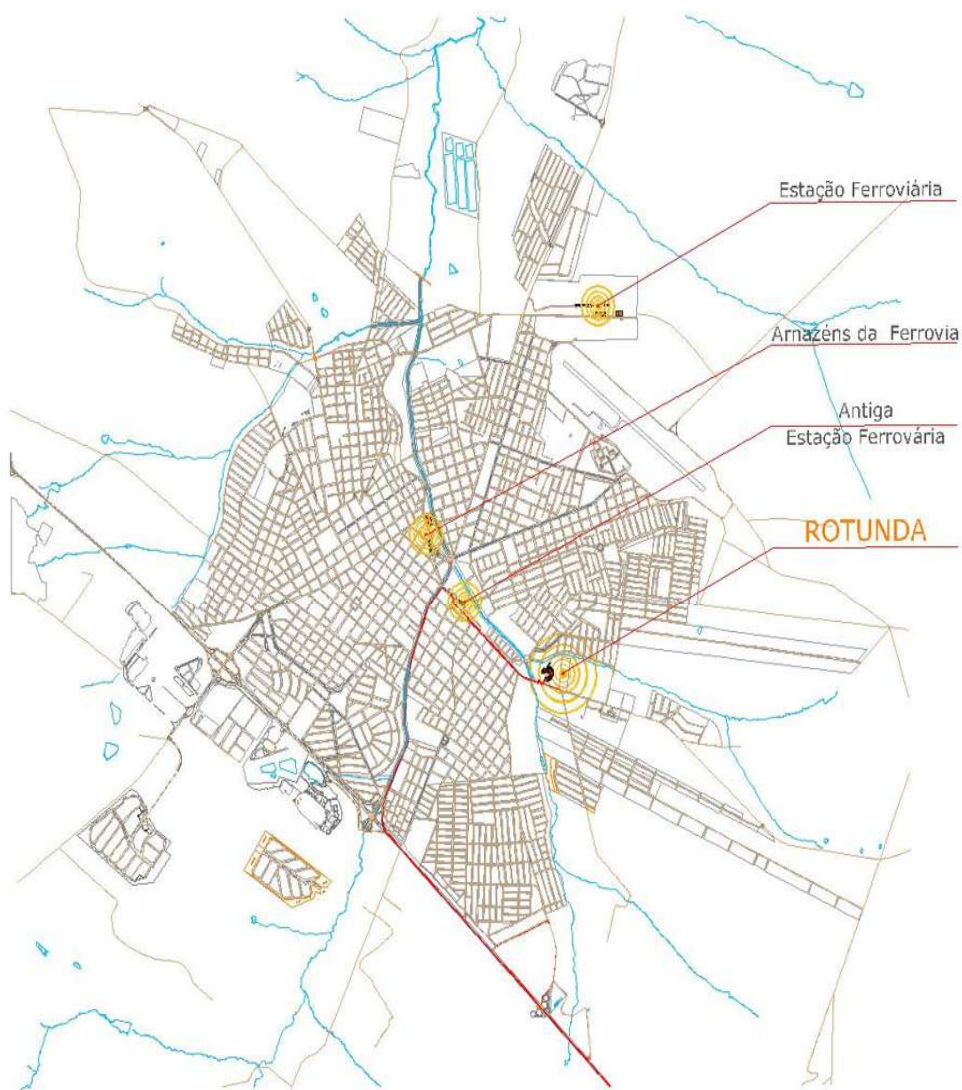
INTRODUÇÃO



Ao fazer o processo de rememoração, tentando pressentir quando e de que modo os meus primeiros contatos se deram com a Rotunda, não me recordarei o momento exato, mas acredito que eu teria por volta dos meus seis ou sete anos de idade quando tive um dos primeiros encontros marcante com aquela edificação. A Rotunda no município de Lins localiza-se à Rua Minas Gerais às margens do Rio Barbosinha, estando aproximadamente a seiscentos metros da segunda estação ferroviária desta cidade. Conforme apresentaremos ao longo deste trabalho, pelo fato da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) não mais atravessar os limites internos de Lins, a Estação Ferroviária que outrora, como nos diz o senhor Sebastião Vallim, 79 anos, funcionário aposentado como chefe desta mesma Estação “antes da época do asfalto, ce tinha que abrir a bilheteria seguramente uma hora ou uma hora e meia antes do trem, porque se não a fila vinha até quase na Sete de Setembro de gente para embarcar”, sendo vista, portanto, como uma porta de entrada e saída para esta comunidade, um ponto inicial onde o crescimento e a construção deste município foi iniciada. Hoje, justamente pelo fato do deslocamento dos trilhos noroestinos para fora de Lins, sua edificação assumiu um novo uso como o posto da polícia militar.

Figura 01: O edifício da Rotunda, as estações e os armazéns da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em meio à comunidade Linense.

MAPA DE LINS



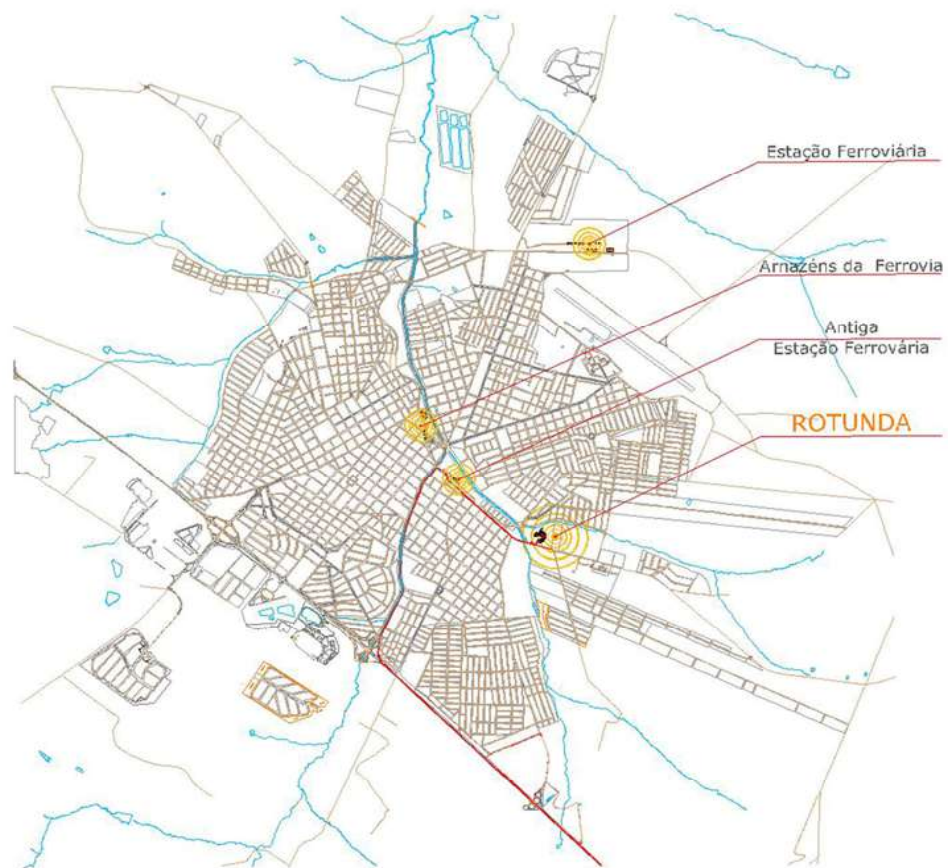
LEGENDA - simbologia e identificação

 Trecho de acesso - Rodovia Marechal Rondon (sentido Bauru-Lins) até a ROTUNDA



Áreas edificantes delimitadas componentes da intervenção

MAPA DE LINS



LEGENDA - simbologia e identificação

Trecho de acesso - Rodovia Marechal Rondon (sentido Bauru-Lins) até a ROTUNDA



Áreas edificantes delimitadas componentes da intervenção



Avenida Tiradentes

Rodovia SP 300 - Marechal Rondon: Acesso - Bauru/Lins

Avenida Minas Gerais

Parte dos detalhes aqui descritos é lembrada graças à figura de meu avô materno, o Sr. Josefino Fernandes Amado (Nego), que mais tarde seria um dos responsáveis por meu interesse pela pesquisa que aqui, detalhadamente, tentarei demonstrar, evidenciando quais foram os significados para, não apenas um grupo fixo de ferroviários, como também para o próprio município de Lins. O Vô Nego era uma figura espetacular e que anos mais tarde me ensinaria, juntamente com os meus pais, que mesmo em face das situações adversas, seria importante que o verdadeiro Homem tirasse o maior número de lições possíveis destas, podendo através delas, amadurecer em todos os aspectos possíveis, sendo estes ligados ou não ao emocional.

Nesse período, entre os seis e sete anos de idade eu, Rodrigo Amado dos Santos, enquanto indivíduo que fazia parte de uma sociedade – município de Lins – que ao longo de seus anos de formação mostrara-se, e ainda o faz, como uma das responsáveis (algo que poderá também ser compreendido ao longo de nosso trabalho) por uma parcela significativa da economia do Estado de São Paulo (graças a produção cafeeira) fato este enaltecido no Brasão de Armas desta Cidade (ver figura abaixo).

Em síntese, poder-se-ia afirmar que o mesmo fora elaborado de acordo com as características históricas que ajudaram a desenvolver sua comunidade. A coroa que se fixa na parte superiora do Brasão demonstra o município como um dos de primeira ordem no Estado de São Paulo, graças a sua riqueza cafeeira do passado e pela riqueza da Educação no presente. Vale lembrar que o símbolo é alicerçado por um ramo de café frutificado à esquerda e, à direita, algodão e cereais em suas cores naturais, representando as fontes de riqueza naturais que trouxeram equilíbrio sócio-econômico tão necessário ao seu desenvolvimento. Além disso, é possível, através do conhecimento dos elementos que formam este brasão, perceber como se dera a história de Lins e como esta comunidade encontrou-se envolta e imersa a ações ferroviárias. Em seu primeiro campo, observam-se o enaltecimento aos desbravadores, sujeitos que enfrentaram as mais diversas adversidades para que fosse possível a ocupação de terras até então tomadas, única e exclusivamente, por povos indígenas (RIBEIRO, 1995). E é precisamente neste ponto que percebemos o vínculo com a ferrovia, visto que a frente de expansão organizada pela NOB tinha como um de seus intuitos a ocupação de terras virgens e inexploradas e o desenvolvimento sócio-econômico da região noroeste do Estado de São Paulo.



Figura 02: Brasão de Armas¹

Enquanto criança, eu jamais poderia compreender a importância que o município possuía no contexto de formação e desenvolvimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) e de que como essa acabou contornando, delineando, esboçando, instigando as relações econômicas, políticas, sociais e culturais desta localidade. Jamais, naquela tenra idade, conseguiria compreender e enxergar o município como um ícone representativo do desenvolvimento sócio-econômico da região Noroeste, que no início do século XX era

“(…) é deverás formidável. Fadada a ser, celeiro farto do paiz, vae, ao mesmo tempo, nos seus impulsos ousados, formando uma civilização á parte e, por isso, mais vigorosa e mais brasileira. O trabalho ali, intenso e exausto, em guerras sem tréguas, põem em evidência a fortaleza inquebrantavel do homem que ultrapassa do seu meio. Nas zonas velhos e com elementos completamente radicados pelo trabalhar lento e contínuo do homem e pela influencia recebida directamente do meio, vence o espírito da nacionalidade que se forma. Na Noroeste, o contrário é que se

¹ Fonte: Ribeiro (1995)

dá. Cidades novas a surgirem, elementos de valor que aparecem e elementos desfibrados em lutas com outras terras sáfaras ás vezes, tudo conjugado, resulta na força maravilhosa de um pedaço inteiramente novo no Brasil. E é consolador o observar o amor de homens de logares longínquos e mesmo de cidades diversas á nova terra. Ella os fascina e os caldeia, no seu cadinho verdadeiramente mágico e o resultado desse caldeamento é o que vemos. Gente hontem chegada aventureira tem, pelo logar o entusiasmo que tudo crêa e tudo realisa. (...) Essas considerações outro dia mais uma vez as fiz, assistindo, em Lins, a inauguração de seu grande clube social (...). Um dia um vagão á beira linha. Os passageiros a olharem espantados. Dias depois era a estação e fundado o povoado. As terras divididas em lotes, facilitando sua aquisição. Foram adquiridas as terras e fundados os sítios. E' a intensificação do commercio cuja marcha ascencional em breve é calculada pela presença de um estabelecimento bancário. Outros e mais outros estabelecimentos accrescentados aos primeiros. Surgem <<bángalows>>. A sociedade já está ai a se formar. Elementos luzidos dos grandes centros vêm tomar terreno ao caboclo que, na sua fraqueza, busca o sertão, pois o atordôa o barulho da missão civilisadora. Em tão virtiginoso progresso – era fatal – a cidade em breve estava completa nas suas linhas geraes. Faltavam-lhe, porém, muitas das características das grandes cidades. Essas mesmas seriam feitas como tudo o mais o foi desde o começo. Falta alguma coisa? Pois creamo-la”².

Nesse período – a infância – é praticamente impossível a qualquer indivíduo conseguir situar-se critica e ativamente perante as quaisquer fatos ocorridos em sua comunidade, independentemente se sua originalidade é política, econômica, social e/ou cultural, visto que a percepção de uma criança diz respeito à forma como a mesma sente e vivencia o seu mundo. Isso é algo indubitável. Assim, durante o período da infância, Halbwachs (1990:38) dirá que

“é difícil encontrar lembranças que nos levem a um momento em que nossas sensações fossem apenas o reflexo dos objetos exteriores, no qual não misturávamos nenhuma das imagens, nenhum dos pensamentos que nos prendiam aos homens e aos grupos que nos rodeavam. Se não nos recordamos de nossa primeira infância, é, com efeito, porque nossas impressões não se podem relacionar com esteio nenhum, enquanto não somos ainda um ente social”.

Portanto, fatos que poderiam ser relevantes, direta ou indiretamente, à compreensão de meu objeto naquela época passavam despercebidos por mim, pois o meu universo sócio-cultural limitava-se, única e exclusivamente, aos laços definidos e bem traçados por meus entes familiares³. Assim, se quaisquer indivíduos ou instituições perguntarem a um grupo de crianças sobre fatos históricos, políticos, sociais, culturais e econômicos possuem algum significado, muito provavelmente estes mesmos ouvirão um sonoro e alto *não* que será provavelmente acompanhado

² Lins: na cidade se reflecte a força da terra: fenômenos interessantes. **Jornal O Progresso**, Lins-SP, ano IX, nº. 460, 23.mai.1926. (SIC).

³ Ver Halbwachs (1990).

por alguns sorrisos discretos e ingênuos. Nessa fase da vida, é inquestionável o fato de que a maioria das crianças não tem ainda uma noção da relevância que tais tópicos representam perante a própria formação de sua comunidade, seja esta sentida de forma individualizada ou até mesmo coletiva.

Nesse período, se qualquer pessoa viesse a me perguntar o que eu acreditava ser importante, sem sombra de dúvidas eu falaria sobre todos os meus brinquedos, as minhas amizades, as travessuras que fazíamos minha irmã, meus primos e eu em atividades favoritas que delineavam e enriqueciam o meu universo infantil, que àquela época era repleto de travessuras feitas por minha irmã, meus primos Tavinho, Marcela, Mano, Borja e Denão, dois grandes amigos o Caio Bana e o Gustavo Barbosa e eu.

Uma das lembranças mais marcantes nesse período e o que mais fica exposto nesse sucinto processo de relembração feito aqui é de como todos nós esperávamos, ansiosos, tanto pelas férias do meio do ano como as do final de ano para pudéssemos nos reencontrar e passar dias e dias brincando na Chácara Bahia da *Corrida do Limão*, de *Betia*, Futebol, Esconde-esconde, Gato Mia – e confesso que até esses tempos atrás, onde já me encontrava em uma fase mais adulta, ainda continuávamos a fazer isso. Contudo, o que mais me recordo, e o que mais fica evidente nesse sucinto processo de relembração feito aqui é de como todos nós esperávamos, ansiosos, tanto pelas férias do meio do ano como as do final de ano para que pudéssemos nos reencontrar e passar dias e dias brincando e nos divertindo na Chácara Bahia.

Aqui eu poderia também falar a respeito de tantos outros brinquedos, travessuras e desenhos que resplandeceram os meus dias de criança. Entretanto, um em especial me chama a atenção hoje e me faz perceber um dos por quês da escolha por uma busca de ricos e preciosos detalhes à respeito do universo ferroviário de meu município. Nesse período, ganhei um brinquedo dos meus pais que até hoje tenho guardado em minha casa: o *Ferrorama*⁴. Eu achava fantástica a forma como tal brinquedo se articulava.

A locomotiva, os vagões de carga e passageiros confeccionados em seus mínimos detalhes, os mecanismos de funcionamento que acabavam por estipular a

⁴ Nesse sentido, Possas (2001, pág. 29) que é possível “perceber as correlações que ainda existem no imaginário social, formando uma verdadeira comunidade de sentidos que ainda se faz muito presente diante dos trens e até mesmo dos trenzinhos de brinquedos armados no centro da sala”.

rota que seria seguida pelo trem, além da possibilidade de se criar o espaço no qual circulariam as locomotivas e vagões. Era um universo novo que se abria aos meus olhos e os deixavam inquietos e curiosos. E o por que dessa inquietação perante um universo tão oposto ao meu poderia ser esclarecida por Halbwachs (1990) no momento em que este afirma que quando qualquer objeto que não faz parte deste círculo – no caso aqui, o meu universo infantil - aparece perante uma criança, há o resultado mais lógico: o assombro, pois não existem conhecimentos dentro deste ciclo que possam “desvendar” todas as possibilidades existentes perante este novo objeto. Diante de tal fato, a criança passa a ser adulto diante de certos objetos novos e inquietantes, e que não se apresentam, pelo menos na mesma intensidade, para uma pessoa adulta. Nem por isso, pela não familiaridade com o objeto quando criança, deixei de tomar contato com um universo simbólico que mais tarde chamará a minha atenção⁵.

Contudo, voltemos aos meus seis ou sete anos mais uma vez. Nessa época, uma de minhas férias fora marcante para mim, visto que foi exatamente nesse momento que meu avô Nego ganhou um cachorrinho muito inteligente, porém sem pedigree algum: o Jubi. Era um bom companheiro esse “vira latinha”, de pelos na cor branca com algumas rajadas em preto, e que mais parecia um doberman de tão valente que se mostrava. Um verdadeiro espoleta, assim como deve ser todo bom e prezado “vira-lata”.

Depois que meu avô Nego ganhou o Jubi a nossa relação começou a mudar. Éramos muito mais próximos, como verdadeiros companheiros. Íamos pescar, caminhar, tocar os seus boizinhos sempre na companhia desse cachorrinho. Era como se ele tivesse se transformado num elo entre o meu avô e eu. Não que não fôssemos ligados ou que eu não tinha afeto por meu avô. Longe disso! Mas é que eu só consigo lembrar-me de uma relação mais afetiva com meu avô a partir da presença do seu estimado cãozinho. Antes disso, a figura de meu avô mostra-se como um senhor de poucas palavras e que era muito ocupado com seus afazeres no campo.

Em uma dessas tardes de passeio, meu avô e eu caminhávamos em uma estrada de terra bem próxima a propriedade rural de meus pais, quando Jubi encontrava-se muito a frente de nós. E bem lá na frente eu pude avistar um edifício

⁵ Ver: Halbwachs (1990).

enorme, que a primeira vista, não possuía valor ou significado algum para mim, a não ser o de apresentar-se como uma velha e desgastada edificação que ocupava uma considerável porção de terras em meu município.

Defronte desse edifício, perguntei ao meu avô o que era aquela “coisa gigantesca” que saltava aos meus olhos e que parecia, de fato, extremamente abandonada⁶. Hoje, acredito que meu avô tinha uma resposta, de certa forma, coerente, porém deveras superficial. Naquele exato momento meu avô me dissera que este edifício aparentava algo relacionado ao desenvolvimento da ferrovia em Lins, como se a mesma fosse vista como um “gigante adormecido” em sono bem profundo⁷. Nada mais! E como eu, lembro-me que a feição de meu avô aparentava um ar de indagação, como se o mesmo não soubesse ao certo o que fora tal edificação, como se algo a mais estivesse por detrás daquela “pilha” de tijolos amontoados e envelhecidos pelo tempo, como se houvesse uma “lacuna” entre a história e o presente que nos cercava naquele momento.

Diante da resposta de meu avô, lembro-me que eu fiquei alguns segundos parado na frente daquela “coisa gigantesca” para tentar descobrir ou quem sabe talvez imaginar o que ela realmente era. Tentava pensar em algo que pudesse me dar alguma ligação com a ferrovia, pois naquele momento, eu não via locomotivas, trilhos ou vagões, exatamente como àqueles do meu *Ferrorama*⁸, e tal processo, confesso, fora muito difícil para mim naquele momento, visto que os meus olhos estavam apenas acostumados a enxergar a superficialidade de tudo àquilo que me cercava, e como Machado de Assis fizera muito bem, eu ainda não havia instigado o meu olhar “míope⁹” sobre a relação deste objeto com as pessoas que o cercavam e quais seriam as representações, as lembranças, e as afeições que estas teriam sobre a imagem da Rotunda.

⁶ Como poderá ser visualizado em maiores detalhes neste trabalho, o período de funcionalidade da Rotunda vai de 1938 a 1957.

⁷ “Um exemplo evidente dessa força do imaginário controlado sobre o “fantástico mundo ferroviário” pode ser observado ao se ouvir e ler as narrativas sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Trata-se de um mundo que transcende, torna-se onipresente, superando as relações conflitantes que existiam entre dirigentes e subordinados, entre as diferentes posições ideológicas que eram incorporadas pelos ‘funcionários’ e ‘operários’ em suas opções de natureza político-partidária”, além é claro de simpatizantes aos ideais progressistas e àqueles que possuíam certo sentimentalismo e saudosismo pelos ritmos ditados pelos silvos da Maria Fumaça. (POSSAS, 2001, pág. 116)

⁸ Nesse ponto, Hobsbawn (1996, pág. 13) nos afirma que “a destruição do passado – ou melhor, dos mecanismos sociais [e estruturais] que vinculam nossa experiência pessoal às das gerações passadas – é um dos fenômenos mais característicos e lúgubres do final do século XX. Quase todos os jovens de hoje crescem numa espécie de presente contínuo, sem qualquer relação orgânica com o passado público da época em que vivem”.

⁹ “A vantagem dos míopes é enxergar onde as grandes vistas não pegam”. Machado de Assis (1994).

Isso se deu justamente porque a compreensão que tinha sobre ferrovias naquela época era graças ao meu brinquedo, pois ninguém de minha família ou até mesmo nenhuma pessoa ao meu redor possuía laços diretos ou indiretos com o universo ferroviário de meu município, e por esse lado hoje entendo o porquê de várias perguntas sem respostas fervilharem em mim enquanto criança no momento em que estava apreciando, de certa forma espantado, o tamanho daquela “coisa” e como a sua beleza degradada atiçava a minha curiosidade jovial. Tal curiosidade se dera, como Halbwachs (1990:34) explicará, pelo seguinte fato:

para que nossa memória se auxilie com a dos outros, não basta que eles nos tragam seus depoimentos: é necessário ainda que ela não tenha cessado de concordar com suas memórias e que haja bastante pontos de contato entre uma e as outras para que a lembrança que nos recordam possa ser reconstruída sobre um fundamento comum. Não é suficiente reconstruir peça por peça a imagem de um acontecimento do passado para se obter uma lembrança. É necessário que esta construção se opere a partir de dados ou de noções comuns que se encontram tanto no nosso espírito como no dos outros, porque elas passam incessantemente desses para aquele e reciprocamente, o que só é possível se fizerem e continuam a fazer parte de uma mesma sociedade.

Entretanto, os meus momentos de uma suposta reflexão, sobre o porquê da ausência de elementos ferroviários daquela “coisa gigantes”, dos quais eu tinha um pequeno e ínfimo conhecimento, foram interrompidos graças ao doce e amável Jubi que começara a latir ao meu lado, como se o mesmo estivesse pedindo um pouco de afago e atenção naquele ocasião. Àquele instante de provável reflexão se dissipara e sumira, e eu, como toda criança que se preze, voltei a sonhar mais uma vez com os meus desenhos, brinquedos, travessuras e com os trilhos que sempre me guiavam ao meu *Ferrorama*.

Daquele momento, lembro-me bem desse período graças às falas minuciosas e peculiares de meu avô, até meados de 2000 eu não apresentei mais nenhum interesse sobre aquele objeto que meu avô dissera ter alguma ligação com a ferrovia. Apesar do contato visual não ter sido rompido com aquela edificação, pois cotidianamente eu freqüentava aquela região justamente por causa da moradia de meus avós e da propriedade rural onde eu cresci. Entretanto, nesses anos que se passaram, aquele espaço se mostrou, confesso, despercebido por mim, como se ele não mais existisse ou então atiçasse a curiosidade aos meus olhos. Todavia, fora exatamente ao termino do ano 2000 que o meu interesse sobre aquela edificação ferroviária voltara, mesmo que em pequenas proporções, a se

restabelecer e adensar a partir de alguns questionamentos que passaram a ocupar minhas observações.

Naquele ano eu havia entrado no curso de Turismo da Universidade Metodista de Piracicaba (UNIMEP) e ao final deste, recebi uma proposta do coordenador do curso, hoje um grande amigo, o Prof. Dr. Luís Carlos Spiller Pena (Neco), para trabalhar com ele em alguns projetos que beneficiassem a comunidade de Lins e que a fizesse enxergar as potencialidades e atratividades culturais existentes em seu próprio município. Foi quando uma pergunta estalou em minha mente: “O que eu poderia tentar compreender em meu município?”. Seria preciso focalizar algo que me despertasse alguma afinidade, pelo fato de que, mais tarde, pesquisas mais detalhadas seriam necessárias para que se pudesse compreender a extensão dos significados e valores que estariam por detrás de um possível objeto estudo e de que forma os indivíduos a ele se ligariam, transparecendo de certa forma uma coletividade imaginária e invisível.

Nesse ponto, a complexidade do olhar como a se adensar, visto que não é necessário que outros indivíduos estejam ao nosso lado presencialmente, pois existe em cada um de nós uma quantidade de pessoas que se distinguem e não se confundem, haja visto a densa rede de relacionamentos que nos circundam e que se mostra responsável pela percepção e interação que temos para com os grupos e os objetos que nos cercam. Não há como estruturar um pensamento isolado, pois constantemente somos interpolados por valores e crenças que nos fazem nos remeter a vários grupos que são responsáveis por nossa formação (HALBWACHS, 1990).

“O que poderia demonstrar essa tão almejada singularidade?” Essa pergunta sondava-me em todos os momentos em que me debruçava aos livros de história e cultura. Foi quando que, em um almoço de domingo, reunindo toda a família de minha mãe na Chácara Bahia, almoçava ao lado de meu avô Nego (que não mais representava aquela figura atlética de quando eu era criança) que comentava, em um desses momentos de recordações e exposições familiares, as artes, as diabruras, as travessuras de crianças que fazíamos minha irmã, meus primos, meus amigos e eu naquele local.

E ao voltar desse almoço, indo à direção da casa de meus pais, pude mais uma vez me reencontrar e me ater ao “gigante adormecido”, como diversas outras vezes o tinha feito ao longo dos anos que se passaram depois de nosso primeiro encontro.

Mas dessa vez algo estalara: era como se curiosidades a respeito daquele espaço tomassem conta de meus pensamentos, como se eu o visse de forma totalmente diferente e única. Sendo assim, parei o carro, junto com meus pais e meu avô, e fiquei observando aquele monumento com um olhar certamente diferenciado daquela época de criança, porém com um questionamento que ainda me perturbava: onde estariam os trilhos, as locomotivas e os vagões deste intrigante espaço que outrora teve laços com a ferrovia deste município.

Deparei-me espantado e reflexivo sobre a Rotunda de Lins e percebi que ali eu encontraria as respostas para os meus anseios acadêmicos. Naquele momento, o pouco conhecimento que tinha a respeito de meu município era que o mesmo fora fundado graças à alusão de um progresso¹⁰ e aos pertences, indivíduos e objetos trazidos pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) a uma terra que seria tida como a “de mil promessas”, exatamente como pode se ver em um trecho extraído de um dos jornais locais:

A fama da Noroeste foi tanta e tamanha, que gente de toda parte sinão do centro do Brasil corria para cá, sedento e ávido pelo metal sonante. Vinham sonhando nadar em rios de dinheiro, já não invejavam os Henry Fords, os Rochilds e os Rockefellers, pois na Noroeste teriam também alguns títulos argentinos. Si na América do Norte havia o rei do ferro, o rei do petróleo, e o rei do assucar, aqui também haveria o rei do café, o rei do arroz e o rei do ouro¹¹.

A terra virgem dos sertões atravessados, pelo Ribeirão do Campestre, com sua luxúria e exuberância de promessas, nesta altura de onde hoje se encontra Lins, prendeu a gola, com rabicho inquebrantável e definitivo, meia dúzia de violadores da impenetrabilidade umbrosa das matas. O entusiasmo desse grupo de bandeirantes do vigésimo século contagiou o proprietário das terras onde Lins se edificaria, Cel. Joaquim de Toledo e Piza e Almeida, que em 20 de julho de 1913 faz uma doação a Câmara Municipal desta cidade, de uma área junto a Estação de Albuquerque Lins e á margem esquerda do Ribeirão do Campestre, para ser fundada uma povoação com o nome de Santo Antônio do Campestre. Seis anos depois, em 27 de dezembro de 1919, pela lei 1.708, o então presidente do Estado, o Dr. Albuquerque Lins, eleva o distrito a município: Albuquerque Lins e que mais tarde seria conhecido simplesmente como Lins¹².

Um fato era certo: eu não mais deveria olhar a Rotunda com os olhos daquela criança que outrora se espantara com seu tamanho e com os mistérios que

¹⁰ Naquela “época as ferrovias costumavam ser saudadas como privilegiados portadores do “progresso”, meios quase mágicos pelos quais a “civilização” seria levada até os mais distantes “sertões”, isto é, aos territórios onde imperavam o atraso, a “barbárie” – territórios estes que, no momento em que a NOB começou a ser construída, nos primeiros anos do século 20, incluíam não apenas Mato Grosso mas também o oeste do Estado de São Paulo”. (QUEIROZ, 2004:23)

¹¹ Rodilhas. **Jornal o Progresso**, Lins-SP, ano IX, nº. 491, 02.jan.1927 (SIC).

¹² Ver: História e Geografia de Lins. **O Correio de Lins**. Lins-SP, ano V, nº. 1.116, 03.ago.1945

suscitavam este espaço, e muito menos remeter este espaço a uma exemplificação coerente, porém superficial, como aquela comparação a um de meus brinquedos favoritos. Deveria deixar o olhar contemplativo e emotivo e começar a assumir um olhar mais minucioso e neutralizado perante os valores que circundam não apenas o espaço da Rotunda, mas todo o complexo ferroviário que existia em Lins, estando atento às relações sociais e hierárquicas, às relações de poder e de cunho econômico que estariam imersas e que ditavam os rumos, as ações e as relações sociais daquele cenário que outrora fora repleto de trens, vagões, dormentes, trilhos, ferroviários, estando atento também às representações que estes encenam para a comunidade Linense.

O que remete a um relevante fato. O por que da escolha desta edificação? A minha relação pessoal que fora construída perante a Rotunda deste município se mostra como um fato interessante e de certa forma até peculiar, porém, um questionamento se faz necessário: perante todos os objetos de um intrincado e complexo universo sócio-cultural-econômico e que destoavam suas respectivas relevâncias para o entendimento das relações que foram se adensando e se construindo graças a ampliação e desenvolvimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil nesta cidade, um fato intrigante chama atenção: diante das estações, dos depósitos, da vila de funcionários, porque da escolha da Rotunda se mostra interessante e passível de uma justificativa.



Figura 03: Um olhar arquitetônico sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e o município de Lins. Perspectivas de ontem e hoje¹³.

Acredito que a primeira justificativa viria ao encontro de uma prerrogativa arquitetônica. “São as estações as construções mais representativas de todo o conjunto arquitetônico ferroviário, pelo fato de ligarem a via férrea com as respectivas aglomerações. [Contudo], dentre os prédios, os que mais chamavam a atenção, pelo porte, eram os abrigos para as máquinas paradas, também conhecidos por rotundas, devido a sua forma suntuosa e circular” (VASQUEZ, IN: SOUKEF Jr., 2008, pág. 34)

Especificamente em Lins, o fato de seu espaço, uma construção de aproximadamente 65.000 m², se apresentar por meio de uma abstrusa construção arquitetônica de uma impetuosa estruturalidade que não fora sentida em nenhuma outra construção ferroviária e muito menos em numa outra edificação deste

¹³ Fonte: Fotos antigas - Centro de Memória Regional UNESP/RFFSA Bauru-SP. Fotos atuais: Rodrigo Amado dos Santos.

município ao longo dos anos de construção, apogeu e declínio deste monumento¹⁴, evidencia a singularidade dessa edificação em meio ao cenário ferroviário local. Abaixo poderá ser visto os tipos de construção, exceto a da Rotunda, que foram inseridas na localidade linense. Perceba como as características arquitetônicas destas se evidenciam de forma simplória e desapercibida quando comparadas as estruturas de uma Rotunda:



¹⁴ Apenas o edifício Rubiácea, localizado à Rua 15 de Novembro, possuía uma estrutura arquitetônica tão imponente quanto a do edifício da Rotunda. Contudo, a construção deste edifício se deu apenas no ano de 1952. Ver: Magalhães (1952) e Ribeiro (1995).



Figura 04: Construções ferroviárias no município de Lins¹⁵.

No que diz respeito a esta edificação, o Major Lutz afirmou que “pelo Sr. João Clinto Machado e pelo regime de tarefas, foram executadas em Lins, trabalhos de terraplanagem para a construção de uma rotunda. Até 31 de dezembro de 1936, os trabalhos executados foram os seguintes¹⁶”:

Tabela 01: Custo inicial da Rotunda de Lins.

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE	CUSTO
Material escavado	16.938 m ³	26:803\$930
Transporte horizontal de material escavado	181.628 m ³	8:173\$250
Serviço pelo ponto		757\$254
Materiais fornecidos		12:596\$860
Desapropriação de terrenos		15:500\$000
Fração despesada		\$074
10% contratuais pagos à Sociedade Melhoramentos E. F. Noroeste do Brasil, Limitada...		6:383\$100
		70.214\$300¹⁷

¹⁵ Fonte: Fotos antigas - Centro de Memória Regional UNESP/RFFSA Bauru-SP. Fotos atuais: Rodrigo Amado dos Santos.

¹⁶ Ver: Relatório Administrativo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). Ano: 1937

¹⁷ Em relação à Rotunda do município de Lins, o Major Marinho Lutz mencionará que “pelo regime de tarefa, demos início, em 1938, aos trabalhos de terraplanagem para o preparo do local onde

Além desses valores gastos para o início da construção de nossa Rotunda, outras quantias foram injetadas em nosso município pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Dentre estas quantias, citaremos aqui o valor despendido em 1936 de 93:693\$600 destinados à construção de desvios dentro deste município para agilizar a remessa do café para os portos do estado de São Paulo, justamente pelo fato, de acordo com os relatórios administrativos da NOB, desta localidade apresentar-se como a primeira das principais exportadoras do tão aclamado “ouro verde”, o que de certa forma também justificaria a construção de uma edificação que pudesse acelerar os embarques deste produto para a capital do Estado e conseqüentemente para o porto de Santos.

Tabela 02: Principais estações exportadoras de café entre os anos de 1932 e 1937 na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). Estação/número de sacas¹⁸.

ESTAÇÕES	1932	1933	1934	1935	1936	1937
LINS	274.915	560.015	440.397	551.169	615.957	463.124
CAFELÂNDIA	206.696	309.835	282.792	297.298	374.654	343.114
PIRAJUI	187.934	398.878	210.768	229.498	347.117	293.939
BIRIGUI	160.987	394.905	224.832	283.204	298.928	246.254
PROMISSÃO	118.975	262.138	118.548	180.733	277.748	185.318
PENÁPOLIS	91.787	243.517	109.940	123.947	173.584	164.959
ARAÇATUBA	51.901	158.878	85.145	97.355	92.519	120.475
P. ALVES	57.223	115.599	71.197	53.438	51.009	102.005

Tabela 03 – Demonstração das dez principais estações exportadoras de café entre os anos de 1935 a 1938¹⁹.

ESTAÇÕES	1935 (Kgs)	1936 (Kgs)	1937 (kgs)	1938 (kgs)
LINS	23.623.090	24.747.400	29.562.920	37.171.720
CAFELÂNDIA	14.386.160	16.026.590	17.277.860	22.347.380
PIRAJUI	12.769.130	13.804.750	11.992.990	20.993.520
BIRIGUI	8.880.460	10.281.460	17.351.780	15.054.970
PROMISSÃO	6.690.470	7.892.660	10.799.830	13.440.210
PENÁPOLIS	4.930.610	7.032.700	9.693.570	13.766.370
ARAÇATUBA	4.651.470	2.656.920	4.979.680	8.317.670
GUARANTÁ	5.051.320	4.894.930	7.379.910	5.899.230
GUARARAPES	1.196.690	2.077.460	2.662.800	4.052.640
VALPARAÍSO	510.690	1.211.460	1.346.050	2.009.600

pretendemos construir uma rotunda para locomotivas. Com os referidos serviços; que exigiram grande movimento de terra, em virtude da topografia do local, despendamos, até 31 de dezembro último, a importância de 244:587\$600”. Ver: Relatório Administrativo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). Ano: 1938

¹⁸ Ver: Relatório Administrativo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). Ano: 1937

¹⁹ Ver: Relatório Administrativo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). Ano: 1938.

Um outro ponto é a noção de que as Rotundas se espalharam de forma ínfima e escassa em todo o território brasileiro. Em um país que possui uma extensão territorial de 8.514.876,599 Km²²⁰, apenas, de acordo com pesquisa efetuada por Morais (1987), vinte e três Rotundas foram construídas. Fato esse que nos revela a existência de uma edificação ferroviária de caráter peculiar quando comparada a tantas outras construções que foram levantadas e objetos que foram inseridos e que tinham como meta o atendimento de determinadas necessidades dos trilhos as quais estas serviam.

Apenas para se ter uma noção do que estamos afirmando, no ano de 1947, que representa o término da construção da Rotunda no município de Lins, existiam cerca de cento e quarenta e três (143) estações entre os 1.540 km de trilhos cintilantes que ligavam as estações de Bauru e Maracajú (interior do Estado de São Paulo). Neste mesmo ano nas próprias palavras do Coronel Lima Figueiredo²¹

“há, na Estrada, ainda, muito que fazer e realizar”, e que tais necessidades não poderão ser vislumbradas no intervalo de um ano, seja por falta de capital como até mesmo de tempo hábil para se concretizar fielmente todos esses planejamentos. Contudo, o que se percebe é que “a Noroeste é uma estrada inacabada. Temos, na linha, pontes de madeiras e enormes extensões de leito de terra; falta de armazéns em pontos importantes; falta de carros, oficinas, depósitos e instalações que o aumento do tráfego reclama a cada passo. No que se refere a capacidade de locomotivas e carros, as dificuldades atingiram pontos extremos em razão dos embaraços da importação, devidos, principalmente, à paralisação das fábricas que tiveram que transformar sua maquinaria na produção de material de guerra”

Neste percurso noroestino, que se apresentava carente de infra-estruturas que pudessem melhor atender as necessidades daquelas comunidades que foram se erigindo ao longo de seus trilhos, quatro (04) rotundas, de acordo com a pesquisa realizada por Morais (1987), foram erguidas: Bauru e Lins, interior do Estado de São Paulo; Três Lagoas e Campo Grande no Estado do Mato Grosso. Em cada uma dessas cidades foram construídas tais edificações²² e estas, pelo próprio número escasso em que se apresentam, já podem ser consideradas arquiteturas de significativa importância para a conservação e funcionamento da NOB.

Um outro ponto que também nos chama atenção e que mais tarde será discutido aqui nesse trabalho é a maneira como a comunidade linense percebeu

²⁰ Tais informações foram retiradas do site: http://www.ibge.gov.br/ibgeteen/pesquisas/geo/posicao_extensao.html. Acesso em: 08.nov.09.

²¹ Ver: Relatório Administrativo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). Ano: 1947.

²² Ver: Relatório Administrativo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). Ano: 1948.

esta edificação enquanto ainda possuía valores e funções cruciais ao âmbito ferroviário linense, e de que maneira, logo após o encerramento de seus atributos graças à mudança dos trilhos para fora do município de Lins, a este espaço foram ofertados novos usos. Assim, fica nítido o entendimento do por que da escolha de um objeto ferroviário, que por meio de sua própria peculiaridade, pode ser considerado enquanto um espaço capaz de projetar parte da história, das relações sociais, econômicas e culturais que foram se alicerçando em torno de seu espaço e que de certa forma são responsáveis pela caracterização e desenvolvimento desta cidade.

Para tanto, além de projetar o meu olhar para questões sócio-culturais relevantes para o município de Lins, devo fazer uso, através de um resgate das recordações, das falas, de funcionários e habitantes que observaram e fizeram parte do cotidiano desta Rotunda. Sendo assim, é importante mencionar que ao trabalharmos com questões relativas à memória devemos ter em mente que estas não são simplesmente dadas e encontradas aleatoriamente em nosso meio social. Estas podem se apresentar através dos mais diversos registros, desde os pessoais, que dirão a respeito da formação e da relação entre indivíduo e meio, como àquelas que se apresentaram por meio de fontes documentais significativas e que nortearam à compreensão de um senso de coletividade. Desta forma, percebemos que o processo de produção e entendimento de uma história local pode mostrar-se minuciosamente complexo e requerer uma metodologia adequada e que contemple o uso das mais diversas fontes interpretativas.

Para compreender de que maneira observaremos a Rotunda de Lins, que está inserido em um ambiente de expressivos significados e valores que dão um tom impar para este município, é interessante apresentar uma nova faceta à sua história, aquela tida como oficial, e questionarmos aquilo que sabemos sobre esta, além de indagarmos se este conhecimento, pode ser tido como a universalidade dos princípios e valores serão visto através de uma interpretação contemplativa deste espaço e de sua comunidade.

Assim, o ato de lembrar esse passado pode ser considerado como uma experiência que nos remete a uma analogia de uma “faca de dois gumes”. Tal ação pode trazer a tona experiências, lembranças e estórias ora ditas coletivas, ora ditas individuais, exatamente como nos diz Lowenthal (1998) quando este nos explica que o passado quando lembrado pode possuir uma visão tanto individual quanto

coletiva. Porém, essa visão também pode ser encarada por meio de uma perspectiva subjetiva, como algo intensamente pessoal, visto que tudo que é lembrado e dito sempre mostrar-se-á como algum tipo de fato que ocorreu com o narrador e que de certa forma o marcou, proporcionando-lhe experiências agradáveis ou não, seja a âmbito familiar, de trabalho, etc.

Para tanto, nos aproximamos das reflexões de Possas (2001) ao percebermos a importância de se olhar de novo um objeto, só que dessa, tentando historicizar a construção de suas representações e de suas imagens. E para que isso aconteça, começamos a nos questionarmos, em nosso primeiro capítulo, sobre a necessidade de retomarmos a lembrança e a imagem da Rotunda, um espaço de manutenção e preservação de locomotivas e vagões, através de um olhar minucioso e fragmentado, despertando novas vozes que concebessem uma nova percepção perante os registros e relatos documentados e registrados como certos e inquestionáveis, de forma a suscitar signos e representações de um universo singular não apenas ao contexto ferroviário como para a própria localidade em questão.

Desta forma, nos questionamos como, através de uma observação pormenorizada da relação deste espaço para com a sua comunidade, seria possível enxergarmos a Rotunda de Lins enquanto uma comunidade de sentidos que nos remetem a diversos processos de formação pelos qual este município se alicerçou, como por exemplo: a questão do café; a importância da ferrovia atrelada ao ideal de civilização; o extermínio indígena; o processo de formação local onde era possível perceber a maneira como as “marias-fumaças” ditavam e construíam as relações sociais, políticas, econômicas e até mesmo culturais dessa localidade.

Nesse primeiro capítulo também discutimos sobre a importância de se registrar o que ainda não fora visto. Ou seja, nos indagamos a respeito da possibilidade de dar vozes àqueles que foram emudecidos no processo de historicização e construção da identidade que fora alicerçada sobre o ponto de vista das elites políticas e administrativas tanto deste município quanto por parte das cúpulas administrativas que ditavam as condutas de tudo àquilo que estivesse ligado a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). Assim, começamos a nos preocupar em captar como as relações sociais foram erigidas não apenas mais pelos documentos históricos, periódicos locais, relatórios administrativos dos dirigentes de alta patente da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Estes têm sua importância: isso é fato!

Contudo, demonstram a história apenas pela perspectiva de uma classe dominante, e de certa forma, não transparecem a maneira como essa mesma história fora sentida por parte dos outros indivíduos que também tiveram a oportunidade de vivenciar o espaço e as estórias desta mesma Rotunda. É exatamente nesse capítulo que começamos a chamar a atenção sobre a relevância de se registrar os valores, os olhares e as percepções não só daqueles que vivenciaram o ambiente ferroviário desta comunidade, como também o de se fazer o mesmo processo visando entender o que está por detrás dos semblantes, sentimentos, conotações e figuras de linguagem de outros indivíduos que perceberam e vivenciaram a ferrovia como um agente transformador de suas próprias realidades.

Após esta análise, em um capítulo subsequente, tentamos perceber quais símbolos, estórias e personagens poderiam ser vistos através daquele espaço e de que maneira poderíamos retratá-los entendendo a forma como se adensaram e se fortaleceram perante a construção e a percepção da história deste município. Nessa vertente, enredos e relações sociais, políticas e econômicas foram estabelecidas em torno de dois pontos cruciais e que se mostraram, em um determinado período, responsáveis pelo crescimento desta comunidade: café e ferrovia.

Estes dois ícones da história linense se mostraram importantes para a caracterização e formação desta comunidade, e este capítulo trata da maneira como a ferrovia e o café projetaram valores que se encontram fortemente enraizados nas falas e documentos daqueles que caminharam lado a lado como sujeitos ativos ou contemplativos de um processo que se mostrou relevante para o desenvolvimento desta localidade, sendo possível vê-los e senti-los a todo o momento no processo de formação desta cidade, e que através de sua compreensão seria possível o entendimento da estruturação das relações sociais e econômicas e de que maneira os grupos sociais que ali se instalaram se relacionavam, tudo isso, sem perder o foco da Rotunda que começa a emergir justamente neste cenário.

Assim, a estruturação deste segundo capítulo teve como intuito enxergar o espaço da Rotunda muito além das funcionalidades de um universo ferroviário. É fato que a sua funcionalidade tem uma relevância impar para os meandros ferroviários. Não estamos colocando isso à prova e muito menos a ignoramos ou assumimos uma postura ao contrário. Contudo, a intenção aqui foi de se começar um processo de interpretação que nos possibilitasse perceber este objeto como reflexo de um espaço social, mas que só poderia ser notado através de uma análise

cuidadosa das memórias coletivas e individuais que relatam os usos e significados que esta edificação noroestina tem perante a estruturação de traços, lembranças e histórias que alicerçam a identidade cultural de Lins, revelando vozes que até então se mostraram ocultas e embebidas de um universo tão rico quanto aquele demonstrado pelos documentos ditos oficiais (periódicos locais e relatórios da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil) e que nos permitem visualizar a história deste município por meio de uma faceta até agora não explorada.

Desta maneira, no terceiro capítulo deste trabalho procuramos entender de que forma os edifícios da Rotunda se apresentam imersos em valores e funcionalidades específicas do universo ferroviário brasileiro, observando de que maneira estes se dispuseram em nosso território, quais seriam seus papéis e funções numa orbe de complexas relações sociais preenchidas por uma hierarquia zelada e, como fora o caso do território paulista, especificamente no trajeto da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), comprometida com os ideais de progresso e prosperidades em que seus trilhos, locomotivas e edificações estavam imersos.

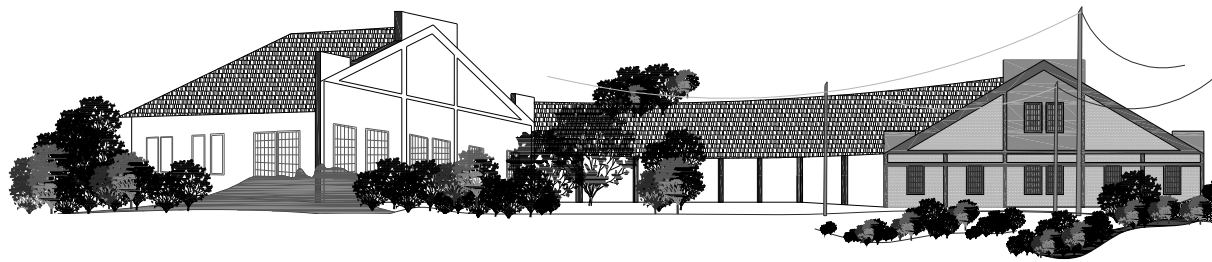
Assim, também questionamos o por que da instalação desta suntuosa edificação, que como bem nos lembra Possas (2001) poderia ser comparada a verdadeiras “Catedrais do século XX”, devido ao espetáculo de progresso que era percebido em suas estruturas monumentais e que evidenciavam a grandeza da ferrovia perante a vida simples do homem, nos questionando o que levou os diretores da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) a evidenciar este município como ponto ideal para as instalações de uma Rotunda e qual a representação que este monumento ferroviário específico suscita para aqueles que fazem parte do cenário onde sua instalação fora alicerçada, e de que maneira as relações e convenções para com este objeto se adensaram a partir do momento em que este passa a assumir outras conotações além das ligadas à ferrovia.

E finalmente, em nosso quarto capítulo, abordaremos a maneira que este objeto se apresenta perante as lembranças e falas de indivíduos que o evidenciaram no período em que a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) se mostrou como verdadeiro mecanismo de facilitação para o crescimento do município de Lins. Assim, trabalhamos com as memórias de indivíduos ferroviários que puderam observar todos os períodos, construção, apogeu e declínio deste objeto em Lins e o que tais fases realmente significaram. Trabalharemos também com a imagem de pessoas não ligadas ao âmbito ferroviário deste município, aqueles indivíduos –

homens e mulheres – que observavam nos “bastidores” as relações sócio-econômicas, os jogos políticos e as tramas de poder que se adensavam no município de Lins graças aos meandros ferroviários e de que maneira este espaço ferroviário fora consumido e dotado de outros usos e valores perante esta comunidade.

Desta contextualização, tentaremos questionar uma das identidades culturais mais importantes não só para a comunidade linense, como também para todos aqueles municípios que foram criados graças ao movimento bandeirante iniciado pelos trilhos noroestinos. Só que esta indagação, além de privilegiar as fontes e relatórios que construíram a história oficial deste traçado, também trará à tona as vozes dos indivíduos não ligados a esta câmara de poder, indivíduos tão importantes quanto historiadores e administradores e que puderam, através de muito esforço, sacrifícios e dedicação ajudar a construir este município.

***1. RETOMANDO A LEMBRANÇA DE UM OBJETO DA
CULTURA FERROVIÁRIA: A ROTUNDA NO MUNICÍPIO DE
LINS***



Iniciar um leque de argumentações, que ao final dará suporte e contribuição a este estudo acadêmico, requer a estruturação e minuciosa planificação de um trabalho que ao mesmo tempo em que se mostra árduo, é visto de uma forma demasiadamente gratificante. Árduo no sentido de que para se concretizar o objetivo que aqui está sendo pleiteado há a necessidade de uma dedicação deveras meticulosa e que vislumbre a sutileza e a importância daquilo “que não foi dito” e muito menos registrado, daquilo que só é percebido através da sensibilidade capaz de captar indícios, personagens e estórias que também se mostraram responsáveis pela construção e delimitação de uma identidade local, fruto de relações entre indivíduos que puderam vivenciar, acompanhar e até mesmo fazer parte de uma realidade que remete a formação histórica, social, econômica e política de um município localizado no interior do Estado de São Paulo: Lins.

E é justamente nesse ponto em que o trabalho se mostrará gratificante, na medida em que há a possibilidade de se compreender o desenrolar de tramas sociais, de relações de poder, de lutas pelo espaço que, direta ou indiretamente se evidenciam como responsáveis pela gênese do município onde tenho as minhas raízes afetivas fincadas e onde pude desfrutar bons anos de minha juventude. E isso só pode ser percebido graças a um diálogo contínuo entre passado e presente²³, pelo quais os seres humanos constantemente se confrontam ao longo de sua vivência, e que de minha parte se inicia, de forma sucinta e singela, na época de minha infância.

É indubitável que aqui, através de um olhar minucioso e fragmentado²⁴ que consiga despertar novas vozes e valores, dando credibilidade também aos sujeitos marginalizados por nossa história elitista, e ser capaz de conceber uma nova percepção e dar novos significados às fontes documentais e aos relatos registrados e apreendidos como certos e inquestionáveis, nos possibilitará uma nova versão à história desta comunidade e que representará, no caso do monumentos ferroviários que ali se encontram, uma acepção que despertará uma verdadeira “comunidade de sentidos” que ali se encontram.

²³ Ver: D’Alessio (1998).

²⁴ Ver: Jelin (2001); Pollak (2002); Possas (2001).

Por meio desse olhar pormenorizado, buscamos suscitar os signos²⁵ e representações de um universo impar ao contexto ferroviário e de suas respectivas malhas: as Rotundas. Tais edificações eram tidas como espaços de manutenção e preservação de aparatos, como por exemplo, as locomotivas e vagões. O que se percebe é que estes espaços ferroviários serão preenchidos por valores ideológicos progressistas e civilizatórios que, juntamente com os relatos e documentos de pioneiros e instituições que desbravaram estes espaços inóspitos²⁶, deixarão transparecer e evidenciar um cenário de encantamento por meio dos ritmos cadenciados, os sopros opulentos dos silvos que regiam e comandavam as ações que ali eram construídas, além é claro das fuligens que cobriam os cotidianos e os imaginários de todos os indivíduos que puderam vivenciar a forma como estes mecanismos (que ao longo de nossa história se mostrou inserido a facetas políticas, econômicas, sociais e culturais) de ocupação despertavam curiosidades, afetividades e um mundo de encanto, ditando por meio de seus trabalhos²⁷ relações sociais se apresentavam e desenrolavam perante àqueles que usufruíam de seus espaços, como bem nos diz Milton Nascimento e Fernand Brant em uma de suas mais marcantes músicas: Ponta de Areia (1975)²⁸

Ponta de areia ponto final.
Da Bahia-Minas, estrada natural.
Que ligava Minas ao porto ao mar.
Caminho de ferro mandaram arrancar.
“Velho maquinista com seu boné”,
lembra do povo alegre que vinha cortejar.
Maria fumaça não canta mais
para moças, flores, janelas e quintais
Na praça vazia um grito um ai
Casas esquecidas, viúvas nos portais

²⁵ Assim como Possas (2001) perceberemos o conceito de “signo” enquanto algo que sob um determinado prisma suscitará representações a um indivíduo ou até mesmo a um grupo social. Neste sentido, como diz a autora, todo e qualquer signo representará algo em relação a um determinado objeto para todos aqueles indivíduos que fizerem e ainda fazem parte das inúmeras possibilidades de percepção de seu universo interpretativo, de forma que se possa entender as ações contidas que emanam deste mesmo objeto.

²⁶ Ver: Azevedo (1948); Tidei de Lima (1978); Saes (1981); Matos (1990); Pelegrina (2000); Possas (2001); Ghirardello (2002); Losnak (2004); Queiroz (2004).

²⁷ Nesse sentido, Possas (2001) mais uma vez nos presenteará por meio das palavras de Sansot, a relação intrínseca entre trens e modernidades que pode ser percebida pela forma como o tempo, a questão cronológica, assumirá uma inegável importância nos ritmos e comportamentos sociais de todos os indivíduos que usufruem deste novo mecanismo. Assim, percebe-se que é através da sensação dos ritmos de velocidade emitidos pela “Maria-Fumaça” às comunidades e às paisagens pelas quais passavam, que relações sociais e econômicas se fixavam nesses espaços prósperos a civilização.

²⁸ Disponível em: <http://www2.uol.com.br/miltonnascimento/letras/pontadeareia.htm>. Acesso em: 01.set.2009.

Assim, tentamos buscar informações que vão muito além de sua superficialidade e nos dêem à respectiva noção do significado que esta construção ferroviária teve para os indivíduos que dela usufruíram, atribuindo-lhe, como veremos ao longo deste trabalho, os mais diversos usos e que, de certa forma, remetem a importância que esta tem para a própria comunidade local, pois através dele poderemos tratar de narrativas que tangenciam a compreensão de um universo simbólico – que por meio de ritmos gradativos e crescentes vêm perdendo a sua valia graças ao ritmo frenético imposto por uma sociedade consumista e regada de valores homogeneizados – que se mostra responsável pela propagação de valores e comportamentos que acabam por estruturar algumas das identidades culturais que norteiam as crenças culturais, seja de um grupo social – os ferroviários - ou até mesmo da própria comunidade onde está inserido: Lins, interior do Estado de São Paulo.

Para tanto, assumiremos a perspectiva de D'alessio (1998) no momento em que esta afirma a importância das memórias como uma forma de se “auscultar” a história, haja visto que estas se mostram como depoentes de identidades ameaçadas e que de certa forma acabam por acolher trechos que se evidenciam como importantes para a exaltação dos aspectos singulares que ocorreram neste espaço social. Também nos fundamentaremos sobre a prerrogativa de Pollak (apud. Halbwachs, 1989) quanto este afirma que diferentes pontos acabam por estruturar a memória, inserindo-a numa coletividade que pode muito bem ser visualizada em determinados monumentos que nos cercam, como é o caso da Rotunda de Lins, vista aqui como um verdadeiro “lugar” de memórias que exalarão temas importantes não apenas para os grupos ferroviários que ali se inseriram, como também para os linenses que terão a possibilidade de referenciar este espaço enquanto um ícone histórico, social e cultural de grande representatividade para sua formação. Por meio da observação deste espaço, conseguiríamos “fazer visível o invisível”, ou então “dar voz a quem não teve voz” e dessa maneira introduzir uma pluralidade de pontos de vistas capazes de abrir a perspectiva de reconhecimento e legitimação de outras experiências além daquelas que até então figuraram o desenvolvimento de

praticamente todo interior paulista, como é o caso de Lins²⁹: os barões do café e os empreendedores ferroviários.

Nessa vertente, poder-se-ia tomar como um dos reflexos destas argumentações a representatividade e a notabilidade que uma edificação de valor histórico terá quando assumida enquanto um patrimônio³⁰ de sua localidade, visto que esta atuará como um espelho para certos acontecimentos sócio-culturais que ocorreram, ou ainda ocorrem, em meio as suas adjacências e que a eles serão remetidos um grau de peculiaridade tamanha que esta edificação será vista como um símbolo de uma ou demais identidades culturais enraizadas no cotidiano dos indivíduos, estruturando um leque de possibilidades que os tornam únicos perante todos os demais grupos sociais que o circundam.

Desta maneira, ao nos remetermos novamente ao olhar do pesquisador, devemos ter em mente que este olhar deverá incutir nestes coadjuvantes – os pesquisadores – pensamentos e discussões multidisciplinares que por final os farão perceber como se constrói a relação e se enraízam traços culturais entre comunidade e edificação. No caso da Rotunda, com a comunidade linense constrói a imagem deste objeto e como este se mostra perante aqueles que ainda o cercam. Assim, vale lembrar que o papel principal, o de protagonista, destinar-se-á sempre aos indivíduos pertencentes ao universo cultural que se encontra por detrás destes “meros tijolos a vista”, visto que esses indivíduos apresentaram como os sujeitos responsáveis pela execução de todos os entraves, todos os valores e crenças, e de toda uma gama de atividades que constantemente suscitam questões de fundamental importância para a compreensão de parte de seu universo cultural e social e que ali podem ser verificadas.

Estes indivíduos devem ser considerados como protagonistas já que tiveram a oportunidade de experimentar, sempre em primeira mão, aquilo que nós pesquisadores, enquanto locutores destas ações, tentamos observar e descrever, com o maior número possível de detalhes: a grande parte das riquezas que por eles foram vivenciadas. Tal fato pode ser visualizado na fala de Geertz (1989) quando o

²⁹ Ver: Jelin (2001).

³⁰ Interessante é a abordagem de Camargo (2002) ao retratar o surgimento do conceito de patrimônio cultural. Tal autor afirma que tal conceito surge em plena época de Revolução Francesa, onde será “inventado e forjado o conceito de patrimônio nacional. Do termo vigente do direito de sucessão das estirpes, os descendentes são herdeiros dos bens do pai, cujos bens materiais constituem o patrimônio. E, ao conjunto de bens, legado ou patrimônio herdado do pai, acrescentou-se o qualificativo de nacional. Ou seja, os cidadãos, com a Revolução Francesa, eram livres e iguais perante a lei (Liberdade e Igualdade) e herdeiros do mesmo pai, o Estado Nacional” (2002:20-21).

mesmo assume que os trabalhos desenvolvidos tanto por antropólogos, quanto por historiadores não passam, na verdade, de trabalhos de segunda e de terceira mão, nunca de primeira mão, pois apenas os próprios nativos descreverão realmente os valores, os significados e as crenças de suas ações. Nós, pesquisadores, apenas poderemos interpretá-las de forma a nunca julgá-las. Em hipótese alguma teremos a possibilidade de descrevermos um mundo do qual não fazemos ou não fizemos parte. Se o fizermos, trataremos o objeto de maneira superficial e conseqüentemente perderemos de vista a “rede invisível de significados”³¹ que ali se encontram.

Ou seja, ao olharmos para a Rotunda do município de Lins, deveremos nos preocupar em visualizar e entender algumas premissas, tais como:

- As inúmeras complexidades, os usos e perspectivas de atuação entre indivíduos e seu objeto de análise;
- As várias ações e recordações que podem ser transparecidas, suprimidas e até mesmo esclarecidas ao longo do tempo por parte do grupo social ao qual este objeto é pertinente;
- Os olhares que podem fazer parte das diversas facetas de seu objeto de estudo e que serão, direta ou indiretamente, responsáveis pela compreensão de seu estado atual.

Assim, é crucial frisarmos que este olhar deverá ir além de meras características estruturais e/ou funcionais da Rotunda, haja visto que este espaço poderá nos remeter a “singularidades” que demonstram como o ciclo ferroviário e cafeeiro³² se mostram responsáveis pela formação e estruturação da comunidade linense³³, sugerindo discussões a respeito de como esta Rotunda pode suscitar o processo de ocupação territorial, o desenvolvimento de atividades econômicas e a percepção do espaço sócio-cultural linense, visto que a formação do território

³¹ Ver: Geertz (1989).

³² Ver: Losnak (2004).

³³ Da Matta (1987:54) ao dizer que “a perspectiva da realidade humana a partir da noção de sociedade remete inevitavelmente a uma orientação sincrônica, integrada, sistêmica e concreta de pessoas, grupos, papéis e ações sociais que são muitas vezes vistos como um organismo ou uma máquina. Ela como que conduz a uma visão da vida humana como algo que acontece aqui e agora, diante dos nossos olhos. Daí, certamente, ter sido o conceito de sociedade o último a surgir no campo das ciências sociais e da antropologia social, pois não é fácil ter-se uma perspectiva do universo humano como constituído de categorias e grupos necessariamente relacionados, todos tendo relações com todos num jogo complexo que constitui a dinâmica da vida coletiva”.

paulista na região noroeste de seu Estado só fora possível devido aos avanços das malhas cintilantes da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Queiroz (2004) nos lembra que durante o início do século XX as ferrovias eram tidas, literalmente, como as verdadeiras e inquestionáveis portadoras do tão sonhado progresso às regiões que até então se mostravam “atrasadas” quando comparadas aos padrões vistos nos grandes centros sócio-econômicos brasileiros: São Paulo e Rio de Janeiro. Assim, tais aparatos costumavam ser saudados como “meios quase mágicos” pelos quais o ideal de civilização seria levado aos territórios onde imperavam o atraso e a “barbárie”: o território de Mato Grosso e o oeste do Estado de São Paulo. O que de certa forma, acabou rotulando as vias férreas destes traçados a arquétipos que se delineariam a uma nova marcha bandeirante, que, assim como àquela praticada em meados dos séculos XVI, teria o intuito de penetrar os “novos” sertões brasileiros em busca de formação de riquezas.

“Os historiadores do século XX proclamaram a importância e o valor dos *filhos da terra*, e demonstravam que o pioneirismo, o espírito de iniciativa, a bravura do fazendeiro cafeicultor, desbravando as matas para a nova cultura, implantando estradas de ferro, buscando nova mão-de-obra, eram a continuação das virtudes que os bandeirantes haviam possuído. Publicados na década de 20, os estudos coincidiam com o período em que se encontrava no ápice a riqueza cafeeira e o predomínio paulista no país, tanto econômica quanto politicamente”. (QUEIROZ, 1991, pág. 82-83)

Nesse processo, Losnak (2004, pág.32-33) será sensivelmente capaz de perceber a maneira e a representatividade que as malhas férreas teriam nesse novo processo de ocupação ao dizer que:

“o ferro é comumente representado em diversas sociedades pelas significações da força, da dureza, do rigor e da inflexibilidade, características que as qualidades físicas do material comprovam apenas parcialmente. (...) Em algumas situações, (...), o simbolismo é ambivalente: “o ferro protege contra as más influências, e é também o instrumento dessas mesmas influências; é o agente do princípio ativo que modifica a substância inerte, embora seja igualmente o instrumento satânico da guerra e da morte”. (...) Em um nível mais imediato, a ferrovia constitui a materialidade desse material, com seus trilhos, pontes, ferramentas, pregos, parafusos, grampos, rodas, vagões, locomotivas e grande parte de seus componentes. Os trabalhadores das oficinas e aqueles que mantinham as boas condições da via permanente lidavam a todo momento com o mesmo material. (...) Em outro nível, o das significações, também podemos identificar o entendimento desse mecanismo ferroviário como um agente transformador da realidade por ‘modificar a substância inerte’ da natureza e facilmente vencer espaços, transpor rapidamente corpos entre regiões e superar e maximizar as forças humanas”.

Desta forma, ao nos remetermos às questões meramente funcionais e estruturais da Rotunda estaríamos nos fechando para a compreensão das diversas relações sociais que poderiam ser enxergadas por aqueles que usufruíram e participaram, em uma determinada época, de possíveis relações de hierarquia, de gênero, de desenvolvimento sócio-cultural-econômico, entre tantas outras que poderiam ser discutidas através da contemplação de um espaço, que em determinada época, a este era remetido uma relevância social. Além do que, também restringiríamos a percepção e o valor deste objeto não só para os indivíduos que fazem parte de seu universo, como para os que também não o fazem e que puderam ao longo da história observar diversos outros cotidianos.

Caberá, assim, a projeção de um olhar que consiga explorar as inúmeras possibilidades de reflexão para com esta Rotunda, e apontar entre estas, de acordo com todos os preceitos acadêmicos que o sustentam, vislumbrar o caminho, através da utilização de corretas metodologias, que lhe dê indicações para a contemplação de suas hipóteses. Assim, percebemos a importância de muitas vezes poder caminhar, como dirá Von Simson (In: Queiroz, 1998), do indizível ao dizível, ao assumir a importância de se tentar registrar aquilo que ainda não fora visto, seja através de uma documentação e/ou um ponto de vista ainda não explorado, seja através dos semblantes, dos sentimentos, das conotações por detrás das falas dos personagens que vivenciaram as histórias e as relações de todo o ambiente que circunda esta edificação.

Assim, existe a possibilidade de proporcionar uma forma de se dar voz ao silêncio³⁴, através de questões pertinentes à história oral, onde, a principal ferramenta é a observação e entendimento de relatos orais e responsáveis pela decodificação do objeto em questão, proporcionando-lhe significados que até então não foram figurados. Exatamente como se propõe Livi (1996) ao mencionar como Colette³⁵ tenta fazer um resgate de suas próprias memórias e perceber a riqueza de detalhes que podem ser extraídos pela ausência do interlocutor, pelo uso das figuras

³⁴ Grifo nosso.

³⁵ “Chegar ao fundo da memória, degrau por degrau. Penumbra e escuridão. Um muro longo e liso, como um obstáculo. Finalmente uma portinhola, mas está trancada por dentro. Angustiada, encosta-se no muro: ninguém vai se dar conta de que ela está ali. De repente começa a gritar: ‘Abram! Estou aqui! Estou sozinha!’. Silêncio. A espera é tão longa que rompe em prantos. Um rangido: a portinhola começou a se abrir. Ar, frescor, esplendor, verde. Onde está? Está em Saint Sauveur, na casa antiga, com a jovem mãe, com o pai, (...)”. (LIVI, 1996:32)

de linguagem, pela percepção das emoções, sejam estas positivas ou não. E como também propõe Possas (2001:237) ao ressaltar a

“importância de buscar os sujeitos das práticas, mesmo que sejam fragmentários, incoerentes, seres sem nome, fora da certeza, do genérico, da verdade, do que é dito e visto como útil. Aguçam e conduzem o meu olhar os vestígios fora de propósito, aleatórios, apesar de serem os mais difíceis de apreensão, em razão de sua imprevisibilidade”.

Faz-se necessário, de antemão, que tenhamos absorvido a riqueza do “olhar plural”, para que arquitetarmos as peculiaridades dos processos sociais sem nos enquadrarmos as visões estereotipadas da história oficial, percebendo assim, a variedade de sujeitos e suas relevância para a delimitação do espaço em que estes estão inseridos, enxergando assim, as suas mais variáveis vertentes de atuação.

Nessa jornada, conseguimos encontrar o sentido que despertaria para a complexidade das ações que eram pretendidas na trajetória outrora delineada. Laraia (1999) nos fala que o ser humano tem a capacidade e a possibilidade de viver mil vidas em uma só, contudo, o mesmo acaba por desfrutar de apenas uma. Qual o motivo que leva Laraia a crer nessa possibilidade fora um dos questionamentos feitos ao ler esta passagem.

E é por ela que começaremos efetivamente a esmiuçar o objeto que nos proponho a estudar: a Rotunda no município de Lins, e como seria possível tentar decifrar seu espaço através de valores, imagens e percepções não só de ferroviários, como também de linenses que vivenciaram na “marginalidade” o período de estruturação e desenvolvimento não só desse monumento³⁶, com também da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Lins, entendendo como as relações sociais se davam dentro e às margens da ferrovia, de forma a se destacar como a ferrovia se mostrou importante para alicerçar as relações sociais, políticas, culturais e econômicas deste município, exatamente como nos lembra Losnak (2004) ao dizer sobre a possibilidade de por meio de “relações subjetivas e concretas” entender como representações distintas ou até mesmo semelhantes são

³⁶ A duplicidade, até mesmo a ambigüidade, seria a marca específica dos símbolos: isto é, encerram eles pelo menos duas interpretações a um tempo, dependendo da situação em que se encontra aquele que o compreende. O símbolo é sempre inteligível para as duas frações de uma coletividade, mas cada uma o apanha em uma perspectiva diferente. A função mais ampla e profunda dele parece ser justamente a de permitir que fragmentos diferentes de um mesmo grupo, ou de uma mesma sociedade global, tenham através dele o conhecimento do *eu* e do *outro*, sua virtude primordial, ao que tudo indica, seria de concretizar a separação entre eles, cristalizando-a de maneira a permitir o conhecimento recíproco. (QUEIROZ, 1991, pág. 87)

cruciais para afrontar ou reafirmar versões e entendimentos tidos como oficiais e dominantes do passado.

Assim, ao nos remetermos a Rotunda de Lins, basicamente e como já dito anteriormente, poderíamos afirmar que sua funcionalidade estaria atrelada a manutenção e preservação dos aparatos do segmento ferroviário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, onde, seria de responsabilidade da mesma, a conservação de locomotivas e utensílios de vital importância para o desenrolar das atividades ferroviárias (conforme pode ser visualizado na figura abaixo). Neste cenário, o senhor José Martins Filho, 78 anos, ferroviário aposentado e que teve como uma de suas funções a conservação das locomotivas dentro da Rotunda de Lins, nos dirá que

na Retunda, na retunda as máquina intrava lá, tem o virado que virava pra pô tudo nas vala sabe. Naquele tempo a gente trabaiava por baxo, por cima. Eu qui punha as máquina lá. Num dexava ninguém coloca não. Purque toda veiz us nego varava a parede. Ai saia do virado, aquilo se chamava de virado e punhava elas na vala, nu rumo das vala. Purque tem umas vala pur baxo. A gente trabaiva pur baxo. Caxa de graxa que chama. Ai eu dexava as máquina lá. Chamava o cara que mexia cum isso, chamava otro. Ai falava: "Ta vendo essa máquina aqui. Ela ta cum problema. Ta cum poca graxa. Isso aqui ta bom, isso aqui ta mais ou menos, isso ta mais ou menos, o otro ta mais ou menos. Oia, tem qui muda isso aqui purque ta breve pra queima". Eu sozinho verificava tudo e os cara nas braçagem, nas ferragem. Tinha qui dismantá, trocá o bronze. Era um bronze que era incaixado naquela época e tinha que troca os bronze que tava ruim. E eu é qui tinha que revê tudo isso. Se saísse um bronze daquele e aquele bronze quebrava, o cara vinha im cima da gente e fazia pagá se saísse um quebrado. Era fogo, o negócio era danado. Ali só mexia por baxo, só por baxo. Num mexe por cima purque queima. Pur cima era só limpeza mesmo. A gente só arrumava por baxo.

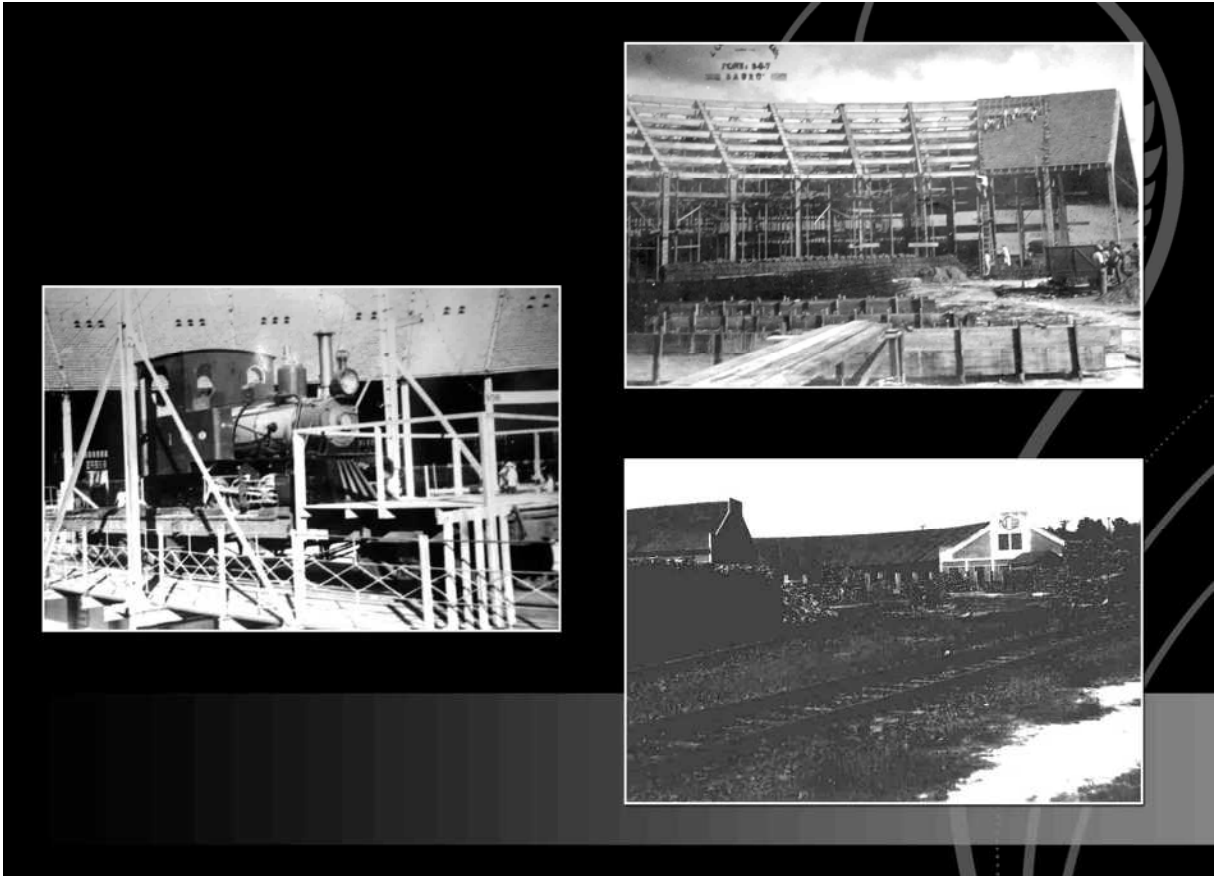


Figura 05: A Rotunda no município de Lins: estrutura e funcionalidade³⁷.

Contudo, a Rotunda foi mais do que um universo ferroviário. À mesma poderá ser apresentada enquanto um universo simbólico dos munícipes linenses que a vivenciaram, onde tais indivíduos pudessem se “auto-re-conhecer” através da percepção deste espaço, devida à familiaridade que este os reserva, como se, por meio de sua preservação fosse possível proteger-se da sensação de “isolamento, de anonimato, de abandono, construindo seu próprio aconchego”. (D’ALESSIO, 1998, pág. 274)

Entretanto, para que se compreenda a real dimensão da proposição feita por Laraia, faz-se necessário a absorção de conhecimentos vitais para o entendimento das questões pertinentes ao universo antropológico e histórico. Um primeiro ponto é entender que essa múltipla capacidade e possibilidade de se viver “mil vidas em um só” poderia estar ligada a vivência contínua entre instrumentos, objetos e edificações que refletem, periodicamente, diversos ideais de vida ligados a tempos pretéritos. Vivemos em um emaranhado de teias que nos remetem a diferentes tipos de tempo,

³⁷ Fonte: Centro de Memória Regional – UNESP/ RFFSA – Bauru, SP.

onde passado, presente e um ideal de futuro acabam por ocupar, em muitas das vezes, o mesmo meio social.

Aqui Geertz (1989) ressalta que existe uma nebulosidade perante essas discussões, principalmente quando estas se vêm em torno de um conceito de cultura que conseguisse abranger o real significado de suas manifestações, tradições, propiciando, por assim dizer, um melhor entendimento de suas dimensões. Não há, portanto, como pode se observar ao longo das indagações idealizadas por este autor, um conceito que consiga sintetizar, maximizar e transparecer as reais potencialidades que podem ser vislumbradas em quaisquer ações culturais.

Apesar da pertinência de tais argumentos, é durante a leitura da obra *A interpretação das Culturas* que conseguimos visualizar um conceito que se aproxime aos ideais aqui pretendidos. É através destes questionamentos que Geertz conseguiu construir um conceito apontado como relevante para melhor compreender aquilo que nos propomos a fazer neste trabalho: assumir a cultura enquanto um universo interpretativo de significados. Geertz (1989) assumirá a cultura de forma semiótica e embasado nos preceitos de Weber, a verá como teias invisíveis de significado, sendo a compreensão destas feita através de uma ciência interpretativa, que no caso aqui terá o intuito de entender o significado que a Rotunda possui para aqueles que circundam o seu espaço.

Nesse universo intrigante de conceitos e vislumbres indubitavelmente complexos, devemos nos ater ao fato de que a cultura é vista como um processo inconsciente uma vez que valores, crenças, tradições, costumes, hábitos e comportamentos que são cotidianamente exercidos e praticados por membros de um determinado grupo social, e em muitas das vezes assimilados e praticados de uma maneira involuntária, como se fossem reflexos inculcados graças a um ou vários estímulos provindos do meio que estamos inseridos, seja este um ambiente familiar ou social.

O que percebemos, portanto, é que muito de nossos comportamentos mostram-se como verdadeiras respostas programadas a forma como reagimos, de tal maneira que em determinados momentos sentimos a própria normatividade das ações de nosso cotidiano. Comentamos, questionamos, agimos e recordamos sobre fatos, muitas das vezes graças a estímulos, negativos ou positivos, oriundos de nosso próprio meio social.

Já a Identidade Cultural, como sugere Cuche (2002), mostra-se como sendo um processo consciente, simplesmente pelo fato de que esta é baseada na idéia de exaltação do diferente. Ou seja, há a necessidade de que os indivíduos pertencentes a um grupo social criem mecanismos que farão com que essa consagração ao diferente seja apreciada e muitas vezes perpetuada não só aos indivíduos que fazem parte de seu meio, como também àqueles que não o fazem. Assim, é justamente neste procedimento de exaltação que são encontrados os argumentos necessários para se começar os questionamentos em torno da importância do Patrimônio Cultural. Desta forma, Ferreira, Luca e Iokoi (In: RODRIGUES, 1999) mencionará que sob esta perspectiva as edificações que remetem a valores históricos importantes, sendo a estas atribuídas a capacidade de 'materializar' o passado, possibilitando aos indivíduos que fizeram, ou ainda fazem, parte das relações ali estruturadas um reconhecimento de ações que se mostram relevantes para a caracterização sócio-cultural de sua comunidade.

Um edifício de grande valor histórico pode ser apreciado, entendido e a ele ser rotulado a imagem de patrimônio cultural simplesmente pelo fato de que através de sua materialidade, indivíduos pertinentes ao meio social no qual este se encontra inserido conseguirão, por meio dos mais diversos mecanismos e meios de comunicação, projetar ao tempo atual características peculiares de ações, valores, práticas simbólicas e usos que se mostraram cruciais para, em certo aspecto, a formação de parte de sua identidade cultural local.

Nesse sentido, um outro ponto também nos chama atenção: de que forma a notoriedade de todo um valor simbólico e de toda a representatividade de tempos pretéritos notáveis se mostram perante a compreensão do estado atual de seu meio ou então de que maneira esse processo se evidencia perante a perpetuação de fatos que se mostram extremamente dignos de serem eternizados, preservados e meticulosamente demonstrados às gerações futuras. E é nesse ponto que Lowenthal nos auxilia a pensar na percepção entre tempo presente e tempo passado que constantemente circunda em nossos respectivos cotidianos, de tal forma que este autor faz um comentário, diga-se de passagem, digno de nota e que vai ao encontro das proposições que aqui são apresentadas:

“Como tomamos conhecimento do passado? Como adquirimos esse background imprescindível? A resposta é simples: lembramo-nos das coisas, lemos ou ouvimos histórias e crônicas, e vivemos entre relíquias de

épocas anteriores. O passado nos cerca e nos preenche; cada cenário, cada declaração, cada ação conserva um conteúdo residual de tempos pretéritos. Toda consciência atual se funda em percepções e atitudes do passado; reconhecemos uma pessoa, uma árvore, um café da manhã, uma tarefa, porque já o vimos ou já os experimentamos. E o acontecido também é parte integral de nossa própria existência: ‘Somos a qualquer momento a soma de todos os nossos momentos, o produto de todas as nossas experiências’, como coloca A.A. Mendilow”. (LOWENTHAL, 1998:64)

Desta forma, fazendo uma alusão à literatura romântica do final do século XVIII para o início do século XIX, uma das características mais marcantes nas obras românticas era a capacidade de se projetar, por meio de contos e histórias, um mundo diferente do encontrado no momento presente, um mundo que fugisse da realidade na qual o seu narrador se mostrava imerso, um mundo capaz de proporcionar-lhe certo conforto ante suas necessidades. Tal característica fora conceituada como escapismo³⁸. E se prestarmos atenção à representatividade existente de um Patrimônio Cultural, veremos que tal característica romântica, encontra-se enraizada em sua materialidade, haja visto que a compreensão sobre a representatividade e a simbologia desta materialidade dependerá de uma análise e percepção pormenorizada entre tempo e espaço, algo que só se mostra possível graças ao resgate e usufruto de lembranças que de certa forma serão norteadoras do entendimento e dos sentidos dessa materialidade. Nesse sentido, D’alessio (1998) nos dirá que graças às memórias dos grupos sociais que evidenciaram – e ainda o fazem – o cotidiano onde essa materialidade se concretiza, a questão do tempo não se mostra perdida, e se esta não o está, conseqüentemente o seu espaço se mostra preservado e protegido, de forma que o espaço se encontra e se descobre devido ao movimento causado pela lembrança, onde esta se articulará de maneira diacrônica de acordo com a relação que o indivíduo ou grupo social manteve com o monumento/materialidade questionado.

Julga-se importante fazer um adendo aqui: uma crítica ao comportamento social de nós brasileiros. Devido à característica de impar que boa parte da sociedade brasileira possui, a nossa tão estimada identidade cultural aos poucos vem perdendo espaço para uma nova realidade que nos circunda, a de um verdadeiro modismo social. Em outras palavras: não mais exaltamos o que

³⁸ O termo significa fuga da realidade. É uma das características do Romantismo, movimento cultural do século XIX. Para os românticos, o mundo real é sempre uma frustração de seus idealismos e sonhos. Daí a rebeldia dos poetas do mal-do-século. Esse desejo de fugir da realidade manifesta-se em atitudes como o desejo de morrer, o culto a solidão, a evasão no espaço e no tempo.

realmente nos pertence, e sim vangloriamos a cultura dos chamados países desenvolvidos. Nesse sentido, Nora (1993, pág 10) dirá que “nunca como na atualidade a história foi tão necessária, uma vez que a memória está se perdendo, descartada pela voracidade do tempo presente”.

Infelizmente, ainda possuímos ares de colônia, onde praticamente quase que o restante do mundo torna-se a nossa “Metrópole”. Em nosso território, devido à grande heterogeneidade cultural existente, os vínculos com o passado, de natureza extremamente rica são esquecidos ao montes, onde instrumentos, peças, textos, danças, monumentos, enfim, todos os caracteres que nos dão um “ar” de singularidade, são completamente entregues a força de corrosão do tempo, exatamente como nos conta o senhor Geraldo José de Araújo³⁹, antigo ferroviário do município de Lins quando este comenta sobre a época da ferrovia, quando as Marias Fumaças rasgavam de ponta a ponta o sertão noroestino do Estado de São Paulo, sendo responsáveis pelo desenvolvimento de uma terra quase que esquecida e que fora povoada graças aos metais reluzentes e cintilantes da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB):

Ah, dá saudade, dá muita saudade... As veiz a gente olhando assim... será que isso já foi o que era? Pra tá numa situação dessa!.. Tá tudo abandonado né! Antigamente era tudo cuidadoso, tudo bem cuidado. Agora não! Oia cumu é que isso tá!

Nota-se, então, que não há como se fazer uma separação temporal, onde os instrumentos ligados à representatividade do passado pudessem fixar-se apenas no passado. O passado é parte integrante de todo e qualquer sociedade. É através dele que retiramos todo o *feedback* instrumental para podermos atuar em todos os cenários de nosso presente, e é por meio deste que projetamos objetivos a serem alcançados em quaisquer pontos de nossa comunidade.

Deste modo, constantemente em meio aos diversos cotidianos que interagem em nosso espaço, nos defrontamos com imagens, cenários e monumentos que nos remontam a tempos que fizeram parte de nossa formação. Nesse sentido, Canclini (2000, pág. 284) afirmará que

³⁹ O Sr. Geraldo José de Araújo, hoje com 87 anos, é oriundo do município de Pinheiros, interior do Estado de São Paulo, nasceu em 01/11/1921. Sua entrada como funcionário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil aconteceu em 01/04/1945, sendo a sua jornada de trabalho encerrada no ano de 1972 pela Rede Ferroviária Federal S/A. Durante esse período, como o mesmo constantemente pronunciava, teve a oportunidade de trabalhar apenas com a “turma da conserva”, época em que, com um certo ar de saudosismo, nos afirma que “fez bastantes amigos”. Entrevista realizada: 08/07/2009.

“os monumentos contêm freqüentemente vários estilos e referências a diversos períodos históricos e artísticos. (...) Enquanto no museu os objetos históricos são subtraídos à história, e seu sentido intrínseco é congelado em uma eternidade em que nunca mais acontecerá nada, os monumentos abertos à dinâmica urbana facilitam que a memória interaja com a mudança, que os heróis nacionais revitalizem graças à propaganda e ao trânsito: continuam lutando com os movimentos sociais que sobrevivem a eles. (...) Sem vitrines nem guardiões que os protejam, os monumentos urbanos estão felizmente expostos a que um grafite ou uma manifestação popular os insira na vida contemporânea”

Assiduamente, nos defrontamos com experiências que nos situam em uma linha de tempo ligada ou ao nosso passado ou ao nosso presente. Em nosso meio social, somos constantemente interpolados a objetos e remetidos a ações não características de nosso tempo atual e é inegável que estes se mostram de extrema importância para a compreensão, elaboração e percepção de nosso tempo presente. Assim, será através destas relações que grupos sociais apresentarão suas características e suas singularidades, fatores estes que emolduraram o sentido de suas identidades e que possibilitam o conhecimento necessário sobre sua própria história. O que me faz lembrar de um belo e sincero poema, cuja autoria pertence a Paulo Esdras⁴⁰ sobre a maneira como o tempo, de certa forma, regulamenta nossa própria maneira de perceber e agir perante nossos ritmos de vida, semelhantes, estranhos e objetos que nos cercam:

*O segredo do tempo é consumi-lo sem percebê-lo.
É fingir-se infinito para não o vermos passar
É fazer-se contar em anos em vez de momentos*

*Relógio, despertador, cronômetro, calendário
Tudo engodo para imaginarmos prendê-lo, controlá-lo*

*Ampulheta, único instrumento sincero do tempo
Regressivamente, nos impõe a gravidade
De haver realmente um último grão
Riscando na areia a nossa fragilidade*

*Faz-se devagar nos maus momentos
Depressa quando o queremos*

*Ponteiro invisível da vida
Peça necessária do fim*

*A sua fome é insaciável
A sua vontade é determinante
A sua procura é unanime*

Se esconde nas sombras que se movem

⁴⁰ Disponível em: <http://www.overmundo.com.br/banco/o-tempo-poesia-1>. Acesso em: 20.ago.2009.

*Nos objetos que não mais servem
 Nas pessoas que nunca mais vimos
 Na podridão das frutas que não foram colhidas
 Nas lembranças já esquecidas*

*Revela-se nas fotos que se desbotam
 Nas cartas que amarelam
 Nas crianças que crescem
 Nas rugas que aparecem*

Deste modo, julgamos que a conservação e perpetuação de nosso passado devem ser vistas como passos fundamentais, pois sem a preservação desses resquícios, personagens, objetos, monumentos e histórias que se mostram fundamentais para a compreensão e estruturação de todo o nosso senso identitário, um grande vazio nos assola, como se não tivéssemos importância perante “os outros” que nos cercam. Contudo, Lowenthal (1998) nos assegurará que esse sentido de preservação e perpetuação de singularidades só nos é conseguido graças às articulações que fazemos com nossa memória⁴¹, pois é através dela que nos ligamos, como dirá o autor, aos nossos “selves” anteriores, numa busca constante para tentarmos nos compreender e nos alicerçar perante o futuro que nos espreita.

Assim, é importante entendermos a memória enquanto um processo constante de percepção das ações, indivíduos e objetos que nos cercam e nos auxiliam na nossa constituição enquanto indivíduos ou grupos sociais singulares, capazes de, consciente ou inconscientemente, apresentar um trabalho de organização precisa de fatos que acabam moldando nosso comportamento e o posicionamento em uma determinada sociedade. Portanto, é preciso ter em mente que a memória se apresentará como um artifício capaz de realçar, excluir, relembrar e recalcar certos acontecimentos importantes, ou não, para o posicionamento sócio-cultural dos indivíduos ou grupos sociais em suas respectivas comunidades, e que de certa forma, ao longo dos tempos, esta nos dará nosso sentido de identidade (POLLAK, 1992)

Visto isto, é interessante notar que em nosso meio social somos constantemente interpolados a objetos que possuem a capacidade de nos proporcionar inúmeras vivências, haja visto que estes representam o passado e o

⁴¹ “‘Como apenas a memória permite conhecer a... seqüência de percepções’, argumenta Hume, ‘deve ser considerada... como a fonte de identidade pessoal. Não tivéssemos memória, nunca teríamos tido nenhuma noção... dessa cadeia de causas e efeitos que constituem nosso self ou pessoa’”. (LOWENTHAL, 1998:83)

presente ao mesmo tempo, visto que suas funções e representações, históricas e atuais, constantemente se interagem, sendo isto possível de ser visto através de cenários urbanos que reforçam e transparecem o sentimento de coexistência temporal, entre tempos que podem demonstrar usos e abusos de imagens cruciais para a nossa formação sócio-cultural (LOWENTHAL, 1998). Tudo dependerá da maneira como os observamos, dos significados e representações que estipulamos aos mesmos, e da aceção histórica que os mesmos têm perante os indivíduos que os cercam e que fizeram e ainda fazem parte de seu universo.

E é exatamente em cima desses preceitos que observaremos o objeto que nos propomos a compreender – a Rotunda de Lins – haja visto que por detrás da importância de sua funcionalidade, este monumento acompanha a formação e o desenvolvimento desta cidade desde os tempos mais pretéritos, o que nos dá a chance de enxergá-lo através da retratação de histórias que fizeram parte da formação deste município e que deveriam ter um notório conhecimento por aqueles que descendem de seus protagonistas, afinal de contas

a ênfase na história cotidiana, como está narrada neste livro, possibilita também reconstituir a vida do homem comum, componente dos setores massivos da sociedade, e apresentar uma visão alternativa aos agentes idealizados pela tradição histórica oficial, ainda muito presente na chamada história local. Segundo essa tradição, apenas membros das elites, pessoas poderosas econômica e politicamente, detentoras de profunda educação formal ou defensoras ou portadoras de valores oficiais, seriam agentes históricos. Não é possível negar que as elites são agentes sociais definidores da realidade histórico-social, mas não exclusiva e isoladamente. (LOSNAK, 2004, pág.31-32)

As ferrovias brasileiras representaram ao longo do processo de consolidação do Estado Nacional a condição de propiciar o desenvolvimento econômico, social e cultural para os mais distantes recantos de nosso território. Exatamente como lembra o antigo chefe da estação ferroviária de Lins, o senhor Sebastião de Oliveira Vallim⁴² ao dizer que

A ferrovia, de modo geral, foi o progresso daqui, do Brasil, do Brasil! Porque tudo iniciou com a ferrovia né! Todas, lá pro Sul, Norte, Nordeste, tudo foi feito pela ferrovia. A Noroeste mesmo, todas essas cidades daqui apareceu com a dita ferrovia (...) Naquele tempo não tinha asfalto. Era tudo pelas ferrovias né? Tudo pelas ferrovias! Um movimento muito grande.

⁴² O Sr. Sebastião Oliveira Vallim, “Vallim com dois eles”, como dito por ele mesmo, tem “79 anos e seis meses” e como percebemos em sua fala, período vivido com muito orgulho, honestidade e hombridade. Oriundo de Franca, interior do Estado de São Paulo, começou a trabalhar na ferrovia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) no ano de 1945, onde se aposentou, como chefe da estação em 30/11/1984 pela Rede Ferroviária Federal S/A. Entrevista concedida: 01/07/2009.

Aqui em Lins era um movimento muito grande. A gente mesmo às vezes, meu Deus, não sabia como dava conta do serviço. Não tinha esse negócio de horário, imagina se naquele tempo tinha isso. Era direto isso. Cê chegava de madrugada e eu saía de noite da estação, trabalhando! Muito serviço, muito serviço, porque é tudo pela ferrovia né?

Contudo, a história do desenvolvimento da NOB em meio ao sertão paulista possui peculiaridades que nenhuma outra estrada de ferro brasileira pode transparecer até o momento de sua criação⁴³. Falamos aqui da possibilidade do desbravamento do sertão paulista e do estado mato-grossense e como se deu o processo de construção, propagação e estruturação de inúmeros municípios que ao longo de suas linhas cintilantes foram se alicerçando. Assim, existe a possibilidade de se vivificar em meio ao cenário de desenvolvimento da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil o surgimento e o processo de fixação e assentamento do município de Lins⁴⁴. E para tanto, tomaremos como símbolo dessa percepção, a Rotunda de nosso município.

É impressionante como determinados monumentos nos dão forças para que possamos alicerçar nosso passado e, de certa forma, transmiti-lo como um legado de parte de nossa singularidade e que deve ser, portanto, preservado. Através de suas abrangências, conseguiríamos discutir sobre espaços sociais, eventos, personagens e acontecimentos percebidos em tempos pretéritos e que se mostram relevantes para o entendimento do ciclo de formação local. Nesse viés, Queiroz (1991, pág.86) dirá que a importância dos símbolos não poderá ser percebida, única e exclusivamente, em seus poderes de coesão, mas sim ao contrário: estes se evidenciarão como ícones cruciais capazes de delimitar grupos, estabelecendo com precisão seus limites. E será exatamente por tais características que conseguiremos enxergar suas peculiaridades e relevâncias, haja visto que cada coletividade apresentará símbolos específicos capazes de proporcionar um reconhecimento próprio dos indivíduos que fazem parte de seu universo, estabelecendo assim, uma forma de distinção perante os outros grupos.

⁴³ A construção da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), em direção ao atual Mato Grosso do Sul, abriu extensa região do Estado de São Paulo, ainda ocupada sistematicamente pelo homem branco. Nos mapas do início do século, anteriores à Comissão Geográfica de 1905, toda área do oeste de São Paulo até a margem esquerda do Rio Paraná era grafada como “zona desconhecida habitada por índios” ou “terras devolutas não exploradas”. Nesse aspecto, a CEFNOB será a primeira estrada de ferro do Estado de São Paulo a “abrir” territórios e não como suas predecessoras a acompanhar a produção cafeeira. (GHIRARDELLO, 2002:11)

⁴⁴ O município de Lins surgira do entroncamento de uma trilha de índios localizada nas proximidades dos rios Tietê e Dourado e da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, e fora graças a sua linha que houve a possibilidade do movimento de penetração do até então Sertão Paulista.

Poderíamos, assim, nos remeter a distintos universos que se mostram incontestavelmente relevantes para a caracterização de parte das identidades que figuram o município de Lins. Ou seja, podemos dizer que, uma das finalidades de nossos patrimônios seria a possibilidade de nos projetar para determinadas situações, ou então nos guiar ao universo simbólico que fora responsável por sua estruturação.

No caso da ferrovia, mais precisamente da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), conseguiríamos, através de seus inúmeros objetos e monumentos, apresentar parte de uma vasta história que fora responsável pelo desenvolvimento sócio-econômico e cultural dos municípios que trilharam suas linhas, tendo uma imagem turva, que se estruturaria melhor com o processo historiográfico, de como se apresentavam as relações entre funcionários, os índios caingangues⁴⁵, a importância da relação café/ferrovia para o enriquecimento e expansão do poderio econômico local e a própria relação que a população local teve e ainda tem com esse monumento⁴⁶. No que diz respeito a maneira como a relação com os índios se estruturou no município de Lins, a senhora Docília da Silva Perin, costureira, de 77 anos nos diz que:

O que eu me recordo é que o meu sogro tinha um senhor que trabalhava pra ele, um senhor já bem de idade, um senhor de cor. Ai a gente mudou pra cidade e ele veio visita aqui e cunversando sobre a linha de ferro ele conto pro meu marido que ele ajudo a abri a istrada de ferro entre Lins e Promissão. Só que na época tinha índio e eles faziam o picadão no meio da mata durante o dia, os índio a noite cobria de novo, pra que a linha do trem não passasse ali. Eles achava que o homi branco ia istraga a vida deles, comu eles ainda acha. I aquela luta ocorreu durante muito tempo, eles faziam o serviço durante o dia e os índio istragava a noite. Ai, um senhor que mandava mais mando pô um fio elétrico nus trilho e diz que mato muita gente, muitos índio. Ele contava isso né! A gente num chego a conhece porque eu sô mais nova que a cidade de Lins né, graças a Deus (risos). E o que eu sei é isso

⁴⁵ Ver: Pelegrina (2000); Possas (2001); Losnak (2004); Queiroz (2004); Lima (1978). Lima (1978) nos conta que as ferrovias eram vistas como verdadeiras vias de penetração ao sertão tão inóspito da região noroeste do Estado de São Paulo, visto que esta área era praticamente desconhecida e de difícil acesso em razão aos constantes entraves com os índios caingangues ou coroados. Nessa região foram presenciados inúmeros conflitos para determinar quem realmente teria acesso a essas terras tão prósperas: sociedade indígena ou homem branco. Batalha essa que acabou quase que dizimando a cultura indígena de nossas terras.

⁴⁶ “Em todos esses momentos, em todas essas circunstâncias, não posso dizer que estava só, que refletia sozinho, já que em pensamento eu me deslocava de um tal grupo para outro (...). (...) para melhor me recordar, eu me volto para eles, (...) e encontro em mim muito das idéias e modos de pensar a que não teria chegado sozinho, e através dos quais permaneço em contato com eles”. (HALBWACHS, 1990:26-27)



Figura 06: Prolongamento da NOB entre o trecho de Lins e Promissão⁴⁷.

Abaixo também apresentaremos uma montagem que condiz com a possibilidade de se enxergar diversas representações sociais que podem ser percebidas por meio de uma minuciosa contemplação das histórias que envolvem determinados monumentos que podem transparecer, por meio da articulação de memórias e estórias, os cotidianos ferroviários que poderiam ser sentidos em Lins de maneira contraditória, ambígua e multifacetada, contudo de forma inteligível “a partir da aproximação e reunião de diversos relatos individuais” (LOSNAK, 2004, pág.37).

⁴⁷ Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFSA Bauru-SP.



Figura 07 – Entre o passado e o presente: a representatividade e o significado de personagens de uma história marcante para Lins⁴⁸.

Deste modo, é importante ressaltar como se dá esse processo de representação e significação que está indissociavelmente ligado a todo e qualquer patrimônio cultural, que acaba por apresentar questões tão pertinentes ao desenvolvimento de um passado tão nítido em nosso presente, com se o mesmo pudesse ser lembrado, despertando, a revelia, o sentimento de nostalgia ou de repudia em cada grupo social.

E, portanto, para que se entendam essas normativas, julgamos necessário compreender as particularidades que florescerão deste universo de tempos pretéritos, tão nitidamente percebidos e presentes em nossos dias atuais. Não obstante a essa condição *sine qua non* de existência, Lowenthal (1998) mencionará que três facetas mostrar-se-ão como principais responsáveis, sendo, portanto, indispensáveis às apresentações das singularidades de nosso progresso: memória, história e fragmento.

⁴⁸ Fonte: Centro de Memória Regional – UNESP/ RFFSA – Bauru, SP.

Assim, mais uma vez, o conceito de memória é crucial para aqueles que possuem o intuito de desvendar as redes intrincadas de relacionamentos por detrás do patrimônio. Um fato a se ter cuidado é que toda memória altera, de certa forma, a percepção do passado, visto que esta nada mais é que a celebração de fatos narrados pelos “olhos, condutas e valores” do presente, de forma que quaisquer reminiscências apenas conseguirão refletir uma imagem um pouco “turva” dos atos passados que estão sendo narrados. Assim a memória pode ser analisada por meio de um processo contínuo de construção e atualização de identidades que não perde de vista o futuro e que nos leva invariavelmente a pensar sobre o significado ou sentido dos atos humanos.

“durante muito tempo instrumento de manipulação, a memória pode ser reconsiderada em uma perspectiva interpretativa aberta em direção ao futuro, fonte de reapropriação coletiva e não simples museografia isolada do presente. Supondo a presença da ausência, ela permanece o ponto de contato essencial entre passado e presente, desse difícil diálogo entre o mundo dos mortos e o dos vivos. Ciência da mudança (...) a história envereda cada vez mais pelos caminhos obscuros e complexos da memória até em seus modos extremos de cristalização, tanto ideais quanto materiais, a fim de compreender melhor os processos de transformação, as ressurgências e as rupturas instauradoras do passado. (DOSSE, 2004:184)

Conseqüentemente, um ponto em toda essa discussão que abre a possibilidade para infindáveis leques de arguições acadêmicas é o que permeia o entendimento das funções e relevâncias que mementos individuais ou coletivos⁴⁹, consciente ou inconscientemente, acabam nos remetendo a uma natureza cultural denotativa que se mostra crucial ao entendimento deste grupo social linense, como também à compreensão de ações e processos que, de forma direta ou indireta, repercutiram na formação de seu “self⁵⁰” atual.

Logo, um mesmo objeto, uma mesma construção fecundará as mais variadas sensações perante os indivíduos que fazem parte de seu meio. E eis aqui uma outra característica de fundamental proeminência: a memória é fortemente marcada por significados que muitas vezes são despertados graças a um ato de violência. Violência não necessariamente no sentido pejorativo do termo, mas sim como algo marcante que aconteceu e que será responsável por fixar determinado momento

⁴⁹ Ver Hallwachs (1990).

⁵⁰ Ver Lowenthal (1998).

individual perante um fato que ocorrera ou ainda está acontecendo coletivamente⁵¹, fato que mais tarde poderá ser comprovado através das falas dos senhores Geraldo José de Araújo, Paulo Cardoso dos Santos⁵², Sebastião de Oliveira Vallim, Sebastião Villardi⁵³ e José Martins Filho, todos trabalhadores da NOB em Lins e que, de maneira única, puderam em nossas conversas descrever em ricos detalhes – e que mais tarde aqui serão apresentados – fatos relacionados à Rotunda de Lins e que tiveram grande repercussão em tal sociedade, como por exemplo: a vila de leprosos, o acidente da Shell e o desmanche da Rotunda, que nos foi contado pelo ferroviário Paulo Cardoso dos Santos

A Rotunda tinha... era um lugar que ali tinha um movimento danado, maquina, mecânica, tudo ali na Rotunda. Ali era um... hoje até, a gente vê hoje... eu olho aquilo lá e dá saudade... intão quando mudô a ferrovia lá pra cima, nois foi dismancha a Rotunda, tirá trilho essas coisa

A multiplicidade existente no ato de lembrar se mostra como um processo tão complexo que quaisquer indivíduos poderiam projetar uma cadeia de recordações sobre a Rotunda de Lins, cada qual com infindáveis traços a serem explorados. Nesse sentido, Possas (2004) nos alertará que a correlação entre práticas sociais e representações evidencia uma “presentificação” do ausente, uma vez que por meio dessa ausência, é possível se estimular novas leituras deste espaço. Desta maneira, a autora continuará dizendo que é inegável que as imagens que nos rodeiam são capazes de recolher verdadeiros “fragmentos” capazes de

⁵¹ “O processo de construção ou de produção opera em uma dimensão em que, partindo do real, do acontecido, a memória – como um elemento permanente do vivido – atende a um processo de mudança ou de conservação. A reação ou a resultante do impacto da realidade sobre o indivíduo ou o grupo constituirá a marca que o caracteriza. Dessa maneira, a memória tem como característica fundante o processo reativo que a realidade provoca no sujeito. Ela se forma e opera a partir da reação, dos efeitos, do impacto sobre o grupo ou o indivíduo, formando todo um imaginário que se constitui em uma referência permanente de futuro”. (MONTENEGRO, 2007:19-20)

⁵² O Sr. Paulo Cardoso dos Santos, sujeito alegre, comunicativo e de um semblante tão simples quanto qualquer pessoa ligado ao espaço do campo, é oriundo do Estado de Minas Gerais e nasceu em 14/05/1935. Durante vinte e cinco anos teve a possibilidade de trabalhar na Rede Ferroviária Federal S/A, a nova Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), iniciando sua carreira em 26/04/1960 sempre transitando entre os municípios de Lins e Cafelândia, com a obrigatoriedade de trabalhar “na turma da conserva”, evidencia que na “estrada de ferro você num conseguia trabalhá sem colocá um apelido” O CD4, como era conhecido, pela vitalidade e capacidade de agüentar os mais variados e brutos serviços, igual ao trem de carga CD4, aposentou em 01/11/1985. Entrevista realizada em: 03/07/2009.

⁵³ O Sr. Sebastião Villardi, que nos concedeu uma curta entrevista em 26/11/2001, teve a oportunidade de trabalhar durante trinta e três anos na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) e depois na Rede Ferroviária Federal, entre os períodos de 1944 e 1977, executando ali diversas funções: “entrei como limpador de locomotiva e depois passei a ser oficial mecânico, ajustador, naquele tempo era o ‘ajustador’ que consertava as locomotivas”.

recordar um passado e um imaginário social, visto que as “experiências do vivido” acabam que elaborando representações que deixam transparecer e evidenciar determinadas partes de nosso passado que podem e devem ser apreciados e lembrados, visto que estes transparecerão a autenticidade desta localidade.

Contudo, boa parte das edificações de valor histórico que nos cercam e que tiveram alguma importância para a construção de nosso meio, muitas das vezes, em nossos dias atuais acabam por perder quase que todo o seu significado⁵⁴, como também o processo contrário pode ser percebido. Assim, o que tentamos demonstrar ao longo das argumentações que aqui serão dispostas é que os monumentos culturais de nossa ordem social demonstram ter a capacidade de evocar singularidades importantes para a compreensão e perpetuação de uma determinada identidade cultural, como é o caso da Rotunda de Lins.

Assim, a acessibilidade⁵⁵, de quaisquer indivíduos, aos monumentos mostra-se como sendo uma vantagem de indubitável proeminência e que não pode ser destacada, sendo, portanto, importante a sua inteligibilidade. Além disso, perante as edificações de nossos meios, percebemos que há uma transparência de sinais de conduta que acabam por despertar os mais variados universos contemplativos, haja visto que nosso próprio meio apresentasse como um plano de complexas relações entre adultos, crianças e idosos e que acabam por estabelecer, projetar, realizar e guiar suas respectivas vidas.

É partindo desse princípio que começamos, portanto, a fazer uma alusão à temática de percepção do ontem e hoje para vislumbrarmos questões pertinentes a acepção da complexidade envolvente, nos dias de hoje, de um patrimônio cultural que se mostra como um dos principais expoentes para se compreender o surgimento do município de Lins: a Rotunda, exemplificação de uma história e movimento ferroviário que originou o surgimento deste povoado.

“Mil novecentos e sete: por aqui tudo era verde. Verde era a selva bravia, que o intrépido explorador desbravaria. Ao contacto diuturno com a natureza, também era verde a esperança que crescia de progresso, de

⁵⁴ Ver: Pollak (1982)

⁵⁵ “A acessibilidade é outra vantagem de remanescentes tangíveis. As relíquias expostas ao escrutínio público e potencialmente visíveis a qualquer observador fornecem impressões do passado que prescindem de intermediário. Observar a história no local é um processo menos ativo do que ler a seu respeito: os textos requerem um envolvimento deliberado, ao passo que as relíquias podem chegar até nós sem esforço ou propósito conscientes. ‘Mais expostos do que o registro escrito’, afirma Lewis Mumford, ‘construções, monumentos e vias públicas... deixam marcas nas mentes até mesmo dos ignorantes ou indiferentes’”. (LOWENTHAL, 1998:159)

civilização. O matagal medonho que enchia, toda a zona virgem em que mais tarde erguer-se-ia o edifício soberbo da realização, era verdura gritante, a riqueza manifesta. E o homem, audaz, invencível, na luta contra o meio, vencia a natureza, enquanto a cidade por entre a mata nascia. Mil novecentos e quatorze, e a esperança simbolizada, transformou-se é uma verdade, porque na verdura da mata, na simbolização grandiloqua da esperança havia mais que o rugir das feras, mais que o silvar das cobras, mais que a flecha do bugre, a voz das coisas, pedindo o braço forte, do homem civilizado. (...) Em pouco tudo muda: é mil novecentos e vinte e dois. Agora nem o rugir das feras, nem o silvar das cobras, nem o índio. Ao sopro construtivo do progresso, esboça-se o monumento, que depois se ergueria, numa apoteótica demonstração do quanto pode um povo que produz”⁵⁶.

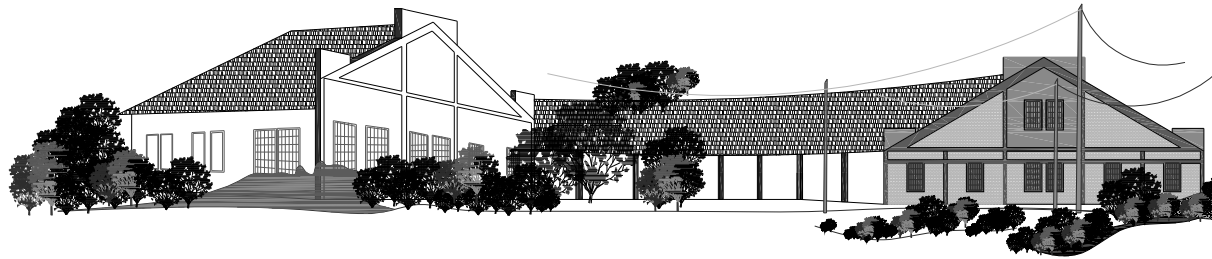
Um dos poucos meios sobreviventes às ondas impactantes de uma sociedade consumista, pautada em estereótipos pós-modernistas, e que conseguiria projetar parte – pois grande parte de artefatos, objetos e edificações sofreram com a força corrosiva do tempo e principalmente com a força manipuladora do homem – da riqueza de um universo ferroviário significativo aos alicerces do município de Lins, seria o edifício da Rotunda.

Portanto, uma conclusão se mostra óbvia. A edificação da qual tratamos mostra-se muito mais do que um simples “amontoado” de tijolos. Há a necessidade de compreendermos que nenhum objeto, edificação ou particularidades físicas seriam capazes de se apresentar como guias autônomos para épocas remotas. A eles poderíamos, ao máximo, projetar uma capacidade de “refletir” cenas e relatos de um passado ao qual sabíamos que ali poderia ser evidenciado (LOWENTHAL, 1998).

Ao longo deste capítulo foi possível entendermos de que maneira monumentos que nos cercam são capazes de resgatar fragmentos do passado que se mostram importantes para a delimitação das identidades culturais de uma comunidade. Assim, no caso específico de nosso objeto, vimos as possibilidades de representações que podem ser emanadas por aqueles que minuciosamente perceberem os signos existentes por detrás de sua materialidade, algo possível através de uma observação pormenorizada de memórias individuais e coletivas relacionadas a Rotunda de Lins e a forma como este monumento se insere na comunidade Linense e de que maneira o mesmo pode resgatar ou confrontar valores históricos, políticos, econômicos, culturais e sociais responsáveis pela a formação deste município e a delimitação de sua história e identidade(s) cultural(is).

⁵⁶ Relato retirado da Revista “A Cidade de Lins”, edição de 1937, a respeito da importância que a ferrovia teve sob a construção e edificação de nossa cidade.

2. A CONSTRUÇÃO E A VISUALIZAÇÃO DE UM ENFOQUE COLETIVO.



Antes mesmo de iniciarmos uma explicação que aborde aspectos referentes ao desenvolvimento ferroviário no município de Lins, acreditamos ser necessário um retrocesso para que venhamos a entender as peculiaridades que nesta peculiaridade se instauraram, articulando e auxiliando a formação de complexas redes sociais, econômicas e culturais desta cidade.

O planalto paulista viveu uma situação de isolamento quase completo durante praticamente todo o período colonial brasileiro, devido, principalmente, as condições geográficas que ali eram apresentadas, o que criava uma situação sócio-econômica baseada nas relações bandeirantes da época⁵⁷, o que de certo dificultou sua comunicação com as outras províncias existentes à época. Sucintamente, um dos fatores responsáveis por tal isolamento foi o isolamento da marinha, dificultando as relações não só com a Metrópole, mas com as outras regiões do próprio Brasil.

Contudo, referente ao processo de povoamento deste estado, o mesmo dar-se-ia de forma lenta e gradativa. Costumes, crenças, hábitos, e até mesmo, dialetos tupi-guaranis são integrados a Cultura local devido ao isolamento que tal província sofria⁵⁸. Assim, as atividades relacionadas ao movimento bandeirante, ao processo de ocupação de solo nas províncias de São Paulo e Minas Gerais (e todas as conseqüências sócio-políticas provenientes desta relação), e ao cultivo da cana-de-açúcar foram responsáveis pelo desenvolvimento sócio-econômico da província de São Paulo. Entretanto, a atividade econômica de maior expressão realizada em território paulista relacionar-se-ia pelo cultivo do café popularmente conhecido como *ouro verde*. Seria através deste, conforme veremos adiante, que a província de São Paulo ganharia enorme destaque no cenário político-econômico brasileiro, no qual os fazendeiros, ou os chamados barões do café⁵⁹, tornar-se-iam figuras de extrema importância em nosso contexto histórico.

⁵⁷ “Feitos do passado definem a este, quando conquistou para a Coroa Portuguesa o imenso interior brasileiro, caracterizando-se então pela audácia, pelo desejo imoderado de conquista, pelo sentimento de independência, pela vocação de mando, pela lealdade – ‘raça de gigantes’ – disse um historiador”. (QUEIROZ, 1991, pág. 79)

⁵⁸ MATOS (1990, p. 27) afirma que alguns autores “chegam a falar numa ‘indianização’ do grupo paulista, tais as condições de isolamento em que ele vivia, e que se reflete no hábito de dormir em rede, nas artes de caça e pesca, no tratamento da terra, na toponímia e no fato de a própria língua tupi ser tão falada em São Paulo, quanto à portuguesa”.

⁵⁹ “Ainda hoje, a simples menção da expressão ‘barões do café’ traz à mente a sensação de prestígio e importância econômica de um grupo social, cuja memória sobrevive, mais de um século depois do fim do regime imperial. Ricos fazendeiros, proprietários de milhares de cafeeiros e escravos, mas também empresários donos de colônias de imigrantes, bancos – e ferrovias –, esses homens foram agraciados por dom Pedro II com numerosos títulos de nobreza, criando um mito de riqueza e projeção social. (...) Extremamente poderosos, em virtude da riqueza proporcionada pelo cultivo do

O café, na sua “marcha”, ou no seu “roteiro”, marcaria a fisionomia paulista. Na sua itinerância, cansaria terras, abandonaria regiões, mataria cidades. Faria conjugar verbos no passado, como lembrou Monteiro Lobato em deliciosas crônicas sobre as “cidades mortas”, as cidades que viviam do café e que morreram quando ele, na sua trajetória, procurou outras regiões. Mas, por outro lado, povoaria regiões novas, abriria zonas pioneiras, plantaria um rol de cidades vivas, que durante muito tempo vão viver do café, e as quais, quando ele as abandonou, sempre na sua itinerância, procurarão outros embasamentos econômicos e às vezes de tal maneira que, visitando-as hoje, nem nos lembramos de que ali, um dia existiu café. (SAES, 1981, pág.43)

Chegamos a um ponto preciso do trabalho. Conforme pôde ser analisado, as atividades econômicas de todos os segmentos e portes estavam intimamente atrelados ao desenvolvimento cafeeiro no Estado de São Paulo. O ideal de progresso paulista segue ritmos impostos e adotados pela própria expansão deste gramíneo. Portanto, é necessário que tenhamos claramente exposto que são estes barões do café, sujeitos detentores de uma grande quantia de capital e manipuladores das relações sociais e espaciais a seu bel prazer que inserem o empreendimento ferroviário neste Estado. Tudo porque a inserção desta atividade ia ao encontro de uma de suas necessidades: a de se criar meios de comunicação e transportes mais eficientes e que pudessem proporcionar um maior lucro para os seus empreendedores. Portanto, o sistema cafeeiro demandava por uma solução para tais empecilhos, uma que se apresentasse não apenas mais veloz que os burros e mulas, como também mais eficiente e barata. A resposta a tais reivindicações fora encontra na construção de ferrovias (VASQUEZ, In: MAKINO, 2008)⁶⁰

Se refletirmos a respeito do assunto, veremos que, em São Paulo, o café fora responsável por alterações físicas, humanas, sociais, culturais e econômicas dentro deste Estado. Criam-se paisagens próprias, surgem cidades novas, abrem-se zonas pioneiras, desenvolvem-se os centros urbanos, e se introduzem novos tipos de transporte, como é o caso do sistema ferroviário paulista. Nesse véis, “conviremos que, se o café foi o ‘esteio do Brasil’, na frase de Taunay, muito mais o foi de São Paulo” (MATOS, 1990, pág. 56; COELHO e VICENTE, IN: LOSNAK, 2008).

café, os grandes produtores rurais buscavam nos títulos honoríficos de nobreza concedidos pelo imperador Pedro II a ratificação e a afirmação de suas conquistas (VASQUEZ, IN: MARINS, 2008, pág. 42)

⁶⁰ Saes (1981, pág. 41) afirma que “basta dizer que o transporte, que então se fazia por meio de tropas de muare, custava cerca de 440 reis por arroba de café, ao passo que pela via férrea a despesa poderia baixar a 140 réis, permitindo assim a economia de mais de 60% em benefício do produtor”.

Dessa maneira, fica a cargo dos barões do café, homens ligados ao poder público e aos capitalistas interessados na grande quantia de capital a cerca do empreendimento ferroviário, iniciar o projeto de construção da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, popularmente conhecida como *Paulista*, tendo como objetivo percorrer os caminhos explorados pelos fazendeiros cafeeiros e, assim, atender as necessidades de escoamento de suas produções, de forma rápida e qualitativa, o que lhes gerariam uma maior lucratividade.

A economia da época encontrava-se completamente alvoroçada. A cafeicultura acarretava cifras jamais vistas em toda a formação econômica da Província. À marcha do café eram atrelados interesses capitalistas que apenas poderiam ser concretizados caso a “marcha ferroviária” não se detivesse apenas em Campinas. Era necessário que a estrada de ferro avançasse, talvez em passos até superiores ao do *ouro verde*.

Portanto, em 12 de maio de 1873, a Companhia Paulista assinava um contrato com o Governo da Província para a construção, usufruto e custeio do prolongamento de sua linha, baseada nas mesmas condições do contrato assinado anteriormente. A única diferença observada é que a taxa de 5% da garantia de juros sofreu um acréscimo de 2%, totalizando 7% no final. O período de 1880 a 1890 é o de maior expressão no avanço do desenvolvimento ferroviário no sertão paulistano. Dobra-se a quilometragem existente, apresentando a elevada soma de 2.425 quilômetros. Os pontos extremos de 1880 são ultrapassados à medida que se amplia à área cafeeira.

A parceria estrada de ferro e café traz consigo um grande desenvolvimento econômico em todo o território paulista. Portanto, será a partir deste decênio que as Estradas de Ferro dispensarão o privilégio da garantia de juros, concedido há tempos pelo Governo Imperial. O anseio pelo capital produzido por tal parceria faz aflorar, perante o Governo Provincial de São Paulo, o desejo pela conquistas de novos espaços dentro de seu próprio território a partir do ponto terminal da *Paulista*. Há o objetivo de se interligar a província de São Paulo com a de Mato Grosso, já que este foi o rumo tomado pelos barões do café.

Das estradas paulistas, a que menos se desenvolveu no período de 1880 a 1890 foi a *Sorocabana*, devido a dificuldades geográficas que seu percurso apresentava. Apenas em 1889 tal empreendimento alcançou os limites do município de Botucatu. Em 1910, através de um sub-ramal entre Pederneiras a Bauru, a

Paulista atingiria os limites deste município, algo que a *Sorocabana* já havia realizado. Inicia-se aqui, portanto, um dos maiores empreendimentos já concebidos em todo território Nacional: dar-se-ia início à construção de uma estrada de ferro que apenas em 1919 será conhecida como *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB)*.

A estrada de ferro historicamente conhecida como *Noroeste do Brasil (NOB)* constitui um objeto de estudo verdadeiramente fascinante. De fato, é geralmente reconhecido que a Noroeste detém notáveis títulos de distinção entre suas congêneres brasileiras. Ela foi por exemplo a primeira, e, até o recente advento da *Ferronorte*, a única ferrovia a ligar diretamente o território do antigo Estado do Mato Grosso ao sudeste brasileiro, e sua primitiva linha-tronco, de Bauru às margens do Rio Paraguai, foi construída em tempo surpreendentemente curto: 1.273 km (incluindo quase 500 pelas matas do oeste paulista e cerca de 40 em aterro contínuo no Pantanal sul-mato grossense) em apenas 9 anos. (QUEIROZ, 2004, pág.23)

Tal ferrovia foi um dos grandes propulsores para o desenvolvimento sócio-econômico da porção noroeste do Estado de São Paulo. Contudo, como as demais que se constituíram ao longo do processo de formação da malha ferroviária brasileira, inúmeros seriam os percalços que dificultariam sua construção. Porém, ao se iniciar a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que terá como seu ponto inicial o município de Bauru, onde mais tarde poderia ser percebido a conexão de três das mais importantes ferrovias brasileiras: a NOB, a Paulista e a Sorocabana. Contudo, os empreendedores da NOB sabiam o quanto seria árduo finalizá-la, já que tal ferrovia embrenhar-se-ia pelo sertão bruto da região Noroeste do Estado, sendo esta uma área desconhecida e habitada por índios. Isto era considerado um problema devido à hostilidade proporcionada pelos grupos indígenas que se encontrariam perante os caminhos de tais trilhos⁶¹.

Existia um enorme conflito cultural entre os empreendedores da Noroeste e as tribos aborígenes locais. Estas, com toda certeza temiam que sua própria cultura fosse completamente dizimada, como o foi ao longo de nossa história, em decorrência da força destrutiva imposta por uma cultura alheia. O grupo indígena de maior expressão sobre os trilhos da Noroeste era o dos caingangues. Em relato obtido pelo historiador Pelegrina (2000, p. 99) a respeito de um ataque indígena, percebe-se a grande hostilidade de tal povo:

Conta o infeliz que era um verdadeiro inferno; até as mulheres e crianças, que eram grande número, achavam-se entre os selvagens, bramiam de

⁶¹ Ver: Azevedo (1948); Lima (1978); Pelegrina (2000); Possas (2001); Losnak (2004); Queiroz (2004).

raiva ao atacar a casa, e os que dentro dela estavam, já divisavam a morte quando um apito de locomotiva pôs em sobressalto os coroados, que se recolheram dentro da mata. O trem passou. Os homens saíram da casa e começaram correr atrás do comboio fazendo gestos para que parasse; ou os empregados do trem não viram, porque quando passam por aquele local é mais o medo do que o resto, ou porque temeram algum assalto ao trem, onde seguiam muitos passageiros, o fato é que o trem prosseguiu a sua marcha e os infelizes a correr. Não tinham percorrido cinquenta metros, quando uma flecha sibilou e feriu gravemente o Dr. Cristiano, que caiu no meio da linha. Os companheiros não podendo auxiliar, porque as flechas se sucediam, continuaram a correr e, de uma distância, viram os índios transportarem o corpo ferido para a casa da turma.

Apesar de tais problemas a marcha da Noroeste continuava a todo o vapor. Apesar de todas as dificuldades – desconhecimento da região, insalubridade, agressividade de grupos indígenas remanescentes em toda a área percorrida pela estrada – a *Noroeste* prosseguia rumo ao desconhecido, em sua função pioneira.

Em setembro de 1906 foram construídos os seus primeiros 48 quilômetros, até a estação de Jacutinga, que mais tarde seria conhecida como Avaí. No ano seguinte, mais 50 quilômetros eram inaugurados. Em 16 de fevereiro de 1908, com a presença do Presidente da República Afonso Pena, de Miguel de Calmon, ministro da Viação, e de Albuquerque Lins, presidente do Estado, foram inaugurados mais 110 quilômetros, até a estação de Miguel Calmon (atualmente Avandava). Em tal percurso, Cafelândia, Lins e Promissão seriam os principais núcleos de povoamento, possuindo um maior destaque o município de Lins, assim denominado por homenagem ao então presidente do Estado.

Falar sobre a marcha evolutiva desta cidade no cenário da zona noroeste, visualizando a maneira como ocupou um lugar de destaque quando comparada às demais cidades que fizeram parte da história desta região do Estado de São Paulo, equivale a buscar em um passado não muito distante, aquele singelo povoado sertanejo do Santo Antônio do Campestre⁶² que cresceu econômica e socialmente,

⁶² A estação de Campestre, da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), juntamente com as de Presidente Penna (hoje Cafelândia), Hector Legrú (depois Promissão) e Miguel Calmon (hoje Avandava), formavam um grupo de quatro estações que foram oficialmente entregues ao Governo Federal em 16 de fevereiro de 1908, quando o Presidente Afonso Penna veio pessoalmente inaugurar mais um trecho da estrada de ferro. Foi Afonso Penna o primeiro Presidente da República a visitar a Zona Noroeste, percorrendo a NOB até a estação que recebeu o seu nome, Presidente Penna (hoje Cafelândia), substituindo o anterior que era Monjolo. E, como nesse dia se cogitasse sobre a importância de se mudar os nomes das estações que cercavam os trilhos da NOB, a direção desta deliberou que fosse mudado o nome da Estação Campestre para Albuquerque Lins, em homenagem ao político Manoel Joaquim de Albuquerque Lins, personagem relevante na história política do Estado de São Paulo. Contudo, somente a 30 de dezembro de 1913 é que criou-se, através da lei estadual nº. 1.408, o Distrito de Paz de Albuquerque Lins e que tempos mais tarde tal localidade seria vista como município (27/12/1919 – lei estadual nº. 1.708) conhecida apenas por Lins (PREFEITURA MUNICIPAL DE LINS, 1996).

graças, a princípio, à influência que tanto a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), quanto o chamado Ouro Verde⁶³ tiveram ao longo sua formação, ditando valores e normas de conduta. Nesse período inicial de desenvolvimento é notório, por meio de jornais e periódicos locais, a maneira como a própria imagem cidadina local se alicerça perante as margens do trem, do silvo de suas locomotivas e das paisagens cafeeiras que ocuparam boa parte do território deste município

Lins, das riquezas que tens, imensas
Eis no café teu sangue borbulha
Das tradições mais nobres, intensas
Surgem Escolas das quais se orgulha

Vê na grandeza de tua raça
Mostra a tua estirpe de bandeirante
Que não esconde, labor couraça
Para o paulista da Pátria amante.

Salve Princesa da Noroeste
Orgulho e glória dentre Paulistas
Tu és a gama, de côr celeste
Em a Bandeira de treze listras

Lavoura é força, comércio é vida
Indústria é brilho, Escola é esplendor
Unidos todos, na arremetida
Lins de São Paulo, é encanto e valor

Salve Princesa da Noroeste
Orgulho e glória, dentre Paulistas
Tu és a gama da cor celeste
Em a Bandeira das treze listras.

Fonte: Ribeiro (1995)

Neste hino de louvor à cidade, duas representações podem ser captadas em meio aos versos compostos pelo poeta local Fauze Kfourri. A primeira, que pode ser observada no trecho “Lins, das riquezas que tens, imensas, eis no café teu sangue borbulha” percebemos a maneira como o almejado e disputado “Ouro Verde” alicerça a percepção do espaço local e de que forma as relações intra e extra-pessoais, quando relacionadas a este gramíneo, acabam produzindo uma dinâmica frenética de consumo deste espaço local, além é claro, de contribuir significativamente para o enriquecimento econômico e para a taxaçoão desta localidade como “o maior centro cafeeiro do mundo⁶⁴”.

⁶³ Ver: Matos (1990); Ribeiro (1995); Prefeitura Municipal de Lins (1996).

⁶⁴ Confirma-se o slogan: “Lins o maior centro cafeeiro do mundo”. **Jornal O Progresso**, Lins-SP, ano XXIV, nº. 1.533, 21.mar.1943. Estiveram na cidade, em serviço de inspeção dos embarques de cafés das agências da cidade, órgãos auxiliares dos embarques da Noroeste, os senhores Olavo Monteiro

De acordo com os dados contidos no Relatório do Ano de 1928 da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) e que foram cedidos pelo então engenheiro Victor Tamm ao então Ministro da Viação e Obras Públicas, Excl. Sr. Dr. Victor Konder, a imagem da Canaã Bandeirante se apresentava cada vez mais reluzente aos olhos daqueles que constantemente chegavam ao inóspito Sertão Paulista, tendo sempre o olhar, poder-se-ia dizer até mesmo que ingênuo, pela realização de fortuna “fácil”. Tal ingenuidade se daria pelo fato de que tais “novos” bandeirantes não bem sabiam dos inúmeros conflitos que iriam travar com os silvícolas locais e até mesmo com a própria topografia local, elementos que acabaram por dificultar, e muito, o desbravamento desta região noroestina.

A importância do café para não só a economia local, como também para a estadual era tão grande que Matos (1990) nos dirá que nenhum outro produto brasileiro, desde os períodos do Brasil Colônia, possibilitou um acúmulo de riquezas tão grande aos cofres nacionais quanto este gramíneo. Nenhum outro produto, segundo este mesmo autor pode-se emparelhar aos valores sócio-culturais que poderiam ser observados entre a relação sociedade e produção. Graças a esta relevância e o destaque desse produto que ditava as relações sociais e econômicas no início do século XX é que foi possível a abertura de novos núcleos populacionais no interior do Estado de São Paulo, e que acabaram por modificar a relação de consumo deste espaço, algo notoriamente percebido em uma das relações mais importantes para o desenvolvimento do interior de São Paulo: Café X Ferrovia.

É factual que através desta relação entender como se dá o consumo deste espaço e de que maneira essa correlação “ditou as regras” que nortearam, durante um bom tempo, a forma como esse espaço fora ocupado e usufruído, a ponto de a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) ser tida por alguns, a expressão máxima do poder e influência que os barões de café paulista detinham em meio a burocracia e governo paulistano, visto que, estes senhores foram capazes de transferir o seu ponto de partida de Minas Gerais para São Paulo, pois o município de Bauru era um ponto de convergência de duas importantes ferrovias, a Paulista e a Sorocabana, além de ser visto como o vínculo a uma área de atenção

Fiel e Paula Ramos, fiscais do Tráfego da Noroeste. Pelos dados verificados, as agências subordinadas a Lins despacharam mais de 600 mil sacas, contribuindo para essa cifra, a agência de Lins com mais de 300 mil, confirmando-se assim com algarismos o seu título de maior centro cafeeiro do mundo.

para os barões de café, devido a prosperidade que a mesma tinha para o plantio de seus gramíneos⁶⁵. Além disso, o ferroviário Sebastião Vallim nos lembra que o

café foi o que predomino aqui. Lins foi a capital mundial do café, né! Quando chegava ocasião, em julho abria a exportação, daí era aquela correria pra carrega vagão de café. Era aquela luta! Falta de vagão! Infelizmente era aquela correria porque asfalto não tinha e era tudo por ferrovia né! E era assim⁶⁶

A título ilustrativo, abaixo apresentaremos uma tabela construída de acordo com os dados encontrados no Relatório Administrativo de 1935 da NOB e que exemplifica a maneira como a produção cafeeira se destacava perante todas as outras que circundavam o desenvolvimento dos trilhos noroestinos em meio ao interior paulista.

ESTAÇÕES	NÚMERO DE EMBARQUES – CAFÉ
Lins	551.169
Cafelândia	287.295
Birigui	238.804
Pirajuí	229.492
Promissão	180.733
Penápolis	123.947
Guarantã	107.749
Araçatuba	97.355
Guaíçara	91.852
Glicério	63.432
Demais estações (28)	585.755

Tabela 04: Estações no Estado de São Paulo que produziram os maiores embarques Receita adquirida pela produção de café na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) – Ano de 1935.

Esse entendimento nos remeterá a segunda representação que pode ser apreendida nos seguintes trechos do hino linense: “Vê na grandeza de tua raça. Mostra a tua estirpe de bandeirante. (...) Lavoura é força, comércio é vida. Indústria é brilho, Escola é esplendor. Unidos todos, na arremetida. Lins de São Paulo, é encanto e valor”. Aqui é perceptível, em diversos níveis, a maneira como a formação

⁶⁵ Ver: Losnak (2004)

⁶⁶ É interessante notar, no discurso do senhor Sebastião, traços marcantes que já começam a indicar o declínio estrutural da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Principalmente ao final da década de 30, onde percebemos que os aparatos da NOB já começam apresentar uma aparência deteriorizada, “totalmente obsoleta diante das exigências de se tornar um empreendimento industrial” (POSSAS, 2001, pág. 239)

da cidade se dá, e como a mesma se relaciona com facetas que se mostraram, ou ainda o fazem, importantes para a compreensão do surgimento de sua comunidade. Contudo, é fato que, o surgimento desta cidade só ocorrera, e o início da história de desenvolvimento e formação dos municípios da região noroeste do Estado de São Paulo nos prova isso⁶⁷, devido à fixação dos trilhos noroestinos que puderam ligar este “Novo Mundo” ao interesse dos grandes grupos políticos e centros sócio-econômicos de um Brasil que gradativamente se estruturava econômica, social, cultural, política e cientificamente, exatamente como nos lembra o ferroviário Sebastião Vallim ao dizer que

“a ferrovia, de modo geral, foi o progresso daqui, do Brasil, do Brasil! Porque tudo iniciou com a ferrovia né! Todas, lá pro Sul, Norte, Nordeste, tudo foi feito pela ferrovia. A Noroeste mesmo, todas essas cidades daqui apareceu com a dita ferrovia (...)”⁶⁸ Olha, a ferrovia foi tudo pra Lins, tudo, tudo... Ahhh, Lins cresceu com a ferrovia, com a chegada da ferrovia, né!”.

E isso pode ser percebido no momento em que o poeta Fauze Kfourri remete a uma das características ímpares que levou a construção deste município: o movimento bandeirante. Ao longo do traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) novos povoados foram se adensando em meio ao sertão inóspito repleto de ameaças naturais⁶⁹ e até mesmo de grupos que aqui já haviam se fixado, como é o caso dos caingangues e sua relação de conflito com os novos grupos sociais que aqui emergiam⁷⁰. Devido a este “movimento de penetração” ocasionado pelos trilhos noroestinos, pode-se perceber que não apenas territórios foram delineados pelo ritmo cadenciado das locomotivas e que veio reconfigurar, de maneira nada paulatina, as práticas sociais que ali foram incorporadas, dizimando o que até então

⁶⁷ Ver: Azevedo (1948); Tidei de Lima (1978); Saes (1981); Matos (1990); Pelegrina (2000); Possas (2001); Ghirardello (2002); Losnak (2004); Queiroz (2004).

⁶⁸ Nesse momento percebe-se que o senhor Vallim tenta buscar um significado maior, um significa que exprima creio eu, de forma um pouco mais elevada, a importância da ferrovia e de que maneira os ferroviários se mostraram importantes para o alicerce das comunidades que usufruíam destas linhas cintilantes. Contudo, devido à longa pausa de seu pensamento fica nítido de que o mesmo tenta construir uma imagem da ferrovia linense extremamente valorativa e sem prejuízo algum, como se tudo ali ocorresse as “mil maravilhas”. Algo que a história e a percepção dos indivíduos que fizeram parte dessa nos mostrarão ao contrário. É fato que a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil apresenta-se como um dos relevantes expoentes do desenvolvimento da região noroestina de São Paulo. Entretanto, acoplado a esta planificação, percebe-se a existência de indícios de que uma história, uma vertente obscurecida, que mais tarde nesse trabalho também poderá ser vista.

⁶⁹ Percebe-se que a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) fora construída através de inúmeros sacrifícios por aqueles indivíduos que adentravam as matas de uma territorialidade totalmente desconhecida. Dentre os inúmeros riscos, os mais correntes e que foram narrados por todos aqueles que participaram deste momento histórico são: jornadas excessivas de trabalho, péssimas condições de trabalho, doenças transmitidas pelas matas e os conflitos étnicos com os indígenas.

⁷⁰ Ver: Tidei de Lima (1978).

era tido como barbárie e introduzindo a “civilização” em um espaço marcado pela fervorosidade de agentes que se viam enquanto condutores viris de um futuro tão almejado, visto pela “lavoura que é força, o comércio que é vida. A Indústria que é brilho e a escola o esplendor”, elementos que de certa forma estão imersos em valores progressistas e que aqui só foram possíveis de se inserir devido as práticas que acompanharam todo o traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em meio a este território desconhecido⁷¹.

Durante esse período, onde o município de Lins começa a adensar as suas relações políticas, culturais, sociais e econômicas, é possível perceber que, como em qualquer outra localidade que é perpassada por uma malha ferroviária, este município terá a possibilidade de sentir esses trilhos como agentes modificadores de um espaço que até então se mostrara inerte a ação do homem. Para tanto, os sujeitos que possibilitaram a inserção ou então participaram do processo de manutenção dos trilhos e aparatos ferroviários que traziam o “aclamado progresso” e que contribuía para o aumento das riquezas advindas da relação comercial interior-capital-litoral, eram vistos como agentes preconizadores do processo civilizatório até então nunca visto nesta localidade, como que se assumissem no imaginário social uma imagem modernizadora, digna de ser respeita e muitas vezes prestigiada, dando a estes indivíduos pertencentes ao universo ferroviário, um certo “status social” que era coletivamente conhecido e dignificado⁷².

Assim, aqueles sujeitos que estivessem ligados a essas áreas eram vistos com “outros olhos”, devido a um certo prestígio que possuíam perante todos os outros municípios, exatamente como nos lembra, respectivamente, os ferroviários Paulo Cardoso dos Santos e Geraldo José de Araújo, respectivamente:

Passado um tempo, quando eu casei, minha sogra falou côm Zé Dias, vô do Júnior de modo pra eu e minha esposa comprá lá. Ai ele disse que os menino da ferrovia não tinha juízo. E minha sogra falo que eu era arrimo de família e tem juízo. Ai ele cede. Eu falei com ele e eu tava trabalhando, falei pra ele: “Seu Zé, entrei na istrada de ferro e tal, se o senhor continuava vendendo pra mim”. Ele falou: “não, o negócio é o seguinte” parece que ele sabia, parece que ele sabia cumu é o regime da istrada de ferro. Naquele tempo cê entrava pra trabalhá e era 60 dias pra recebê o primeiro pagamento. Ele falô pra mim: “Ó Paulo, é o seguinte, se você ficá aqui, se você continuá a morá aqui em Lins eu vendo pra você” (...). Ai eu entrei. Trinta dias de serviço que eu tava trabalhando, passô o trem de pagadó, que curria daqui até Curumba, com os envelope tudinho. Fulano de tal, entrava no trem lá e pegava o envelope. Tudo certinho, tudo certinho. Intão

⁷¹ Ver: Possas (2001); Ghirardello (2002); Losnak (2004); Queiroz (2004).

⁷² Ver: Pelegrina (2000); Possas (2001); Losnak (2004).

passô o trem de pagadô e eu sabia que eu não tinha nada, trinta dias né, que que eu fiz, cheguei no Zé, que era ali no Luzitana I, cheguei no Zé e disse: “Seu Zé, o trem de pagadô passô e eu perdi o trem, e eu fiquei sem pagamento, agora só... ele falou: “não, num esquentá não, no mês qui vem cê paga”

As veiz precisava cumprá uma ropinha meió, o dinheiro num dava, ai eu pedia pras minhas irmãs. Eu achava que aquilo era... aiá, precisava ganha um poquinho a mais pra podê tê um dinheirinho. Ai eu falei pra minha mãe: “vô começa o ano otra veiz na fazenda, começá o ano otra veiz, mai eu num vô terminá o ano não. Quandu começá a colheita de café eu vô saí fora, ninguém vai me segurá mais não”.

Assim, notamos que para a região Noroeste do Estado de São Paulo, a NOB representou uma das importantes ferramentas de desenvolvimento sociocultural e, em especial, como se pode notar nos relatórios econômico gerados pelos seus próprios diretores, financeiro. As histórias e peculiaridades que foram construídas ao longo de seu percurso, bem como a preservação destas se mostram igualmente vitais para a perpetuação e construção de uma identidade cultural⁷³ local.

Entretanto, devido a vários fatores que culminaram na degradação constante de aparatos e objetos ligados a manutenção de sua estrada, dentre os quais poderíamos citar a crise econômica de 1929, a expansão do sistema rodoviário a partir da década de 50, além de uma política interna baseada no nepotismo e que se encontrava enraizada em praticamente todos os seus departamentos⁷⁴, as atividades em torno da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), assim como em outras malhas ferroviárias, começaram a se estagnar gradativamente após os anos 30.

De acordo com os dados contidos no Relatório do Ano de 1946 da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) e que foram cedidos pelo Coronel José de Lima Figueiredo ao Excl. Sr. Dr. Clóvis Pestana, em uma passagem digna de nota, o coronel Lima Figueiredo afirmará que “ao tomar conta da Estrada e depois de conhecer e avaliar suas necessidades mais prementes, aliada à finalidade de seus objetivos, um estratégico, que visa alcançar mais rapidamente a zona da fronteira ocidental do grande Estado central, que é Mato Grosso, e outro de molde a resguardar, pela regularidade dos transportes, a expansão da riqueza econômica da

⁷³ A ferrovia, como uma rede de poder institucionalizada, definindo ações e estratégias, assumiu uma totalidade abstrata, construindo um mundo centrado em determinados sujeitos e determinadas imagens e representações. Dotada de sentido épico e universalizante, não corresponde à realidade, que é mais fugaz, acidental, particular, com ausência mesmo de qualquer significação unificadora. (POSSAS, 2001: 237)

⁷⁴ Ver: Ghirardello (2002); Possas (2001); Queiroz (2004).

extensa região servida pelas suas linhas” seria necessário que algumas etapas fossem rigidamente cumpridas para que a eficiência absoluta de seus serviços fosse mantida. Assim, resumidamente os mesmos serão assinalados abaixo⁷⁵:

1. Fomentar o desenvolvimento econômico, principalmente no traçado de Mato Grosso do Sul, que nos últimos anos vem se mostrando deficitário;
2. Escoar com rapidez a safra da região atravessada, de tal forma que prêmios serão oferecidos aos funcionários que informarem a Direção a respeito de vagões mal lotados e àqueles que permanecem mais de 48 horas parados;
3. Empedrar a linha totalmente, de maneira que a viagem pelos seus 1.539 km se torne agradável;
4. Fazer progredir as obras do ramal de Ponta Porã e do prolongamento de Corumbá;
5. Intensificar os trabalhos na variante Bauru a Lins, para que a tração fique mais fácil e para que haja a diminuição das rampas e raios de curvas;
6. Organizar uma Assistência Social eficiente que conceda melhores benefícios aos seus empregados;
7. Incrementar o ensino profissionalizante em Bauru, Três Lagoas, Aquidauana e Corumbá;
8. Estudar o problema da eletrificação.

Assim, o que se percebe, nas próprias palavras do Coronel Lima Figueiredo, “há, na Estrada, ainda, muito que fazer e realizar”, e que tais necessidades não poderão ser vislumbradas no intervalo de um ano, seja por falta de capital como até mesmo de tempo hábil para se concretizar fielmente todos esses planejamentos. Contudo, o que se percebe é que “a Noroeste é uma estrada inacabada. Temos, na linha, pontes de madeiras e enormes extensões de leito de terra; falta de armazéns em pontos importantes; falta de carros, oficinas, depósitos e instalações que o aumento do tráfego reclama a cada passo. No que se refere a capacidade de locomotivas e carros, as dificuldades atingiram pontos extremos em razão dos embaraços da importação, devidos, principalmente, à paralisação das fábricas que tiveram que transformar sua maquinaria na produção de material de guerra”.

⁷⁵ Ver: Relatório Administrativo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – Ano 1946.

Esses são alguns dos primeiros sinais de um processo de degradação que se mostra sempre crescente, visto que as identidades expressas por monumentos desse período, um sem número de objetos e elementos relacionados à ferrovia e a perda de valores que, ainda nos dias atuais existe em personagens diversas que viveram e ainda vivem a realidade do transporte ferroviário no país, encontram-se relegadas a força destruidora do tempo, como se estivessem a margem desta sociedade.

Assim, aquele objeto que se encontra em nossa frente mostra-se como um dos poucos remanescentes daquela época que para os ferroviários era vista de forma gloriosa e na qual Lins foi tida como a “Princesa da Noroeste”, dado a prosperidade existente em meio a relações sociais e econômicas que aqui se formaram – sendo estas responsáveis por lapidar as mais variadas relações dentro este município – e, como também não negar, os acúmulos financeiros que foram proporcionados por esta cidade aos cofres da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (Ver capítulo 03).

Daquele período, além da Rotunda, não mais que duas antigas estações ferroviárias⁷⁶, um que assumiu novos usos para com a população linense e outra completamente esquecida e destruída; alguns depósitos ferroviários que também assumiram novos usos: espaços de venda para ambulantes e supermercados; e algumas casas de funcionários sobreviveram à expansão econômica deste município. Nesse sentido, Ferreira, Luca e Iokoi (IN: SCHWARSTZMAN, 1999, pág. 197) mencionará que

“há de se reconhecer e trabalhar com o fato de que a cidade produz sem cessar a ‘desambientação do ambiente’, e festeja esse pragmatismo, a inanição de memória tragada pela vontade de fluxo, circulação e negócios. Diante destas evidências, ressurgem a indagação sobre o que preservar, por que e para quem”.

Além disso, nesse contexto também existem personagens que vivenciaram a NOB como um ícone “progressista”, presenciando através de seus trilhos cintilantes

⁷⁶ Uma sendo utilizada como base para o corpo de bombeiros local e a outra sendo entregue completamente a força corrosiva do tempo, sendo reflexo da maneira como a sociedade linense se atém com as questões relativas à preservação de sua identidade ferroviária. Nesse aspecto, D’Alessio (1998, pág. 273-274) nos revelará que “a ignorância dos lugares, como a ignorância dos tempos, afeta o conhecimento de si mesmo. Descobrir-se não emoldurado por determinados lugares, especialmente aqueles locais familiares cuja presença envolvente é uma consolação e uma segurança para quem mora ali, é descobrir-se sem ponto de referência num vazio vertiginoso. Pois não se está menos “perdido” no espaço do que no tempo. Daí o horror que lhe inspiram os lugares com os quais não está familiarizado: lugares estranhos e impessoais, como os quartos de hotéis, aos quais nenhum hábito se vincula”.

e de suas marias-fumaças, a ocupação de um território um tanto quanto inóspito e que aos poucos fora lapidado, assumindo, se aqui podemos fazer o uso desta metáfora, a aparência de um verdadeiro “diamante bruto”, que ao ser esculpido proporcionaria as mais diversas benfeitorias à sua localidade. De tais personagens, poucos se encontram vivos ou ainda residem em nosso município. A Rotunda: quantos olhares, quantas lembranças e quantas representações podem aqui serem apropriados à sua comunidade autóctone.

Assim, inúmeras perguntas nos saltam à mente. O que representaria tal objeto? Qual a sua ligação e o seu significado para a ferrovia e para a própria comunidade linense? Que peculiaridades poderiam ser verificadas através de sua observação e análise? O que se poderia enxergar por detrás de sua construção: relações de poder e cotidianos ferroviários neste município? Lembranças nostálgicas de trabalhadores e habitantes perante a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB)? Estórias e relatos de pessoas não prestigiadas pela história do município, porém que viveram experiências e tiveram sua parcela de contribuição para a formação de sua localidade? A possibilidade de novos usos e novas imagens construídas a partir de uma nova relação para com a comunidade linense? Afinal de contas, este monumento pelo simples fato de acompanhar a formação sócio-histórica de Lins, mostra-se “mergulhado” em olhares subjetivos que perpassam pelo imaginário coletivo⁷⁷, nos dando uma noção de como este espaço era visto, usufruído e sentido, de maneira a refletir hábitos e comportamentos vigentes a sua localidade.

É fato que a única certeza que o ser humano tem é de que quanto mais conhecimento o mesmo tem sobre um objeto, mais questionamentos terão sobre ele, exatamente como diria Platão: “Só sei que nada sei!” E dentre tais indagações, algumas nos trilhariam a um conhecimento mais aprofundado da Rotunda: qual importância e a ligação desse “gigante adormecido” com a história do município de Lins? Por que o mesmo se apresentava abandonado e esquecido? Quais seriam as memórias ali contidas? O que os habitantes ainda possuíam de lembranças que poderiam estar associadas a este objeto? Dito de outra forma, a curiosidade que cerca este objeto está relacionada “à compulsão por lembranças e seu registro expressam o temor do desaparecimento do passado que atormenta um tempo cada vez mais desconstrutor e desperta nas pessoas, grupos e povos o desejo de

⁷⁷ Ver: Halbwachs (1990).

reencontrar ou reinventar referenciais esquecidos ou silenciados” (D’ALESSIO, 1998, pág. 277-278), como é o caso da Rotunda deste município, que se mostrará enquanto um monumento literalmente entregue às intempéries das ações dos grupos sociais que a cercam.

A partir desse momento, o objeto assume um caráter intrigante e passa a ser um desafio. Àquele “gigante adormecido” será projetado perspectivas e olhares que se vão além daquele relato proferido por meu avô anos atrás. A priori, o edifício era tido, como nos lembra o senhor Geraldo José de Araújo, como o mecanismo que “disingatava a locomotiva e intão a locomotiva intrava numa dessas linha aqui até girá até dar certo cum aquela que voltava (...). Ela era o virador das locomotivas”. Entretanto, ao reforçar o olhar sobre o objeto e que acabamos suscitando tantas indagações que necessitam de uma visão que vá além de sua funcionalidade e estrutura. Uma das intenções aqui colocadas é de percebê-lo enquanto reflexo de um outro espaço social e cultural, para além da natureza ferroviária o cercava e ainda, de certa forma não tão mais inteligível o cerca, através dos resgates de memórias de indivíduos que fizeram parte da construção das relações que se evidenciaram neste espaço.

Entretanto, algumas questões passaram a nos incomodar desde aquele momento: o por que do esquecimento por parte da sociedade linense? Quais foram os fatos que levaram tal monumento a ser deixado, durante muito tempo à marginalidade do tempo presente, deixando as peculiaridades que giram em torno de seu entorno “jogadas ao vento”. Nesse sentido, Lowenthal (1998:95-96) nos fornecerá a condição de entender que

“as lembranças precisam ser continuamente descartadas e combinadas, somente o esquecimento nos possibilita classificar e estabelecer ordem no caos. ‘Uma importante condição para lembrar’, como coloca Whitrow, ‘é a nossa capacidade de esquecer’. (...) De fato, lembrar mais do que uma pequena fração do nosso passado consumiria um tempo absurdamente enorme. (...) Ao contrário da crença geral, esquecemos a maioria das nossas experiências; a maior parte do que nos acontece é logo irremediavelmente perdida. ‘Tenho a expectativa de que as lembranças sejam duradoras pois, assim como os demais, posso recuperar um grande número de lembranças muito antigas, algumas das quais de vinte ou trinta anos atrás’, mas Marigold Linton percebeu que sua expectativa era ilusória: não temos consciência das muitas coisas que esquecemos, exatamente porque as esquecemos”.

Esse esquecimento pode ser observado por meio de uma enquête preliminar efetuada, ainda durante o período de minha graduação, em alguns segmentos da

população linense, quando tivemos a oportunidade de utilizar questionários fechados (que nos remeteriam a um olhar e a indagações completamente diferentes das propostas aqui) entrevistando, aleatoriamente, noventa e sete (97) moradores, entre homens, mulheres, idosos e adolescentes, personagens que hoje fazem parte do cotidiano do município. Entretanto, ao revermos hoje tais elementos, é possível verificarmos que durante tais entrevistas, como outrora havia comentado meu avô anos atrás, boa parte das respostas e comentários sobre a Rotunda identificavam-na de forma superficial. Nesse sentido, Queiroz (1999, pág. 87) nos dirá que

hoje já se encontra plenamente estabelecido que toda coletividade, todo grupo, se expressa através de seu imaginário, isto é, do conjunto de imagens e de representações míticas através do qual se autoconhece e se autoclassifica. Tais representações não alcançam o mesmo grau de consciência em todos os membros do grupo e em todos os momentos, mas estão presentes na totalidade deles, pelo menos em seu inconsciente, constituindo um dos motores de delimitação no interior de um espaço social. (...) Numa mesma coletividade, conforme suas demarcações internas, as figuras imaginárias fazem aparecer coesões mas também contradições e divisões. Oriundas de um processo cognitivo a mais das vezes inconsciente, as figuras imaginárias se constroem apoiadas em estímulos opostos, em respostas contrárias, que agem simultaneamente no interior dos grupos, das coletividades, das sociedades globais.

As respostas obtidas, em sua grande maioria, apenas concebiam este monumento através de sua funcionalidade e objetividade para o desenrolar das atividades ferroviárias, sem despertar análises e relações subjetivas e muito menos apresentar um olhar pormenorizado que conseguisse descrever a relação entre ferrovia e município, observando de que maneira a primeira se insere nas representações e signos da segunda, não sendo possível, portanto entender e

perceber a realidade social de uma perspectiva mais ampla, sem deixar de captar uma cotidianidade que é heterogênea, dando maior visibilidade aos sujeitos nas diversas maneiras de estar, ver e sentir, para poder explicar não só as mudanças das relações (...), como também a imagem que cada um possui do outro (...). (POSSAS, 2001, pág. 52)

Desta entrevista fechada, pode-se perceber que os entrevistados se situam, de maneira mais quantificada, numa zona de faixa etária entre 20 e 27 anos (21,65%) e entre 36 e 43 anos (19,5%). Entre essas classes, é notória, por parte de quase todos os entrevistados, uma percepção opaca desse monumento, como se a identidade ferroviária local e a imagem que esta representa para a formação deste município fosse aos poucos silenciada e que estes símbolos, que outrora tiveram uma

importância inegável para esta localidade, se mostrem relegados a uma marginalidade.

Porém, há também a percepção do contrário, de que existe uma pequena parcela da população que juntamente com os trabalhadores ferroviários lutam para que essa memória e identidade linense não se perca nas linhas do tempo, como se estes indivíduos, no momento em que fossem incitados e instigados a recordar o passado local, conseguissem transparecer em suas falas uma relação que poderia ser caracterizada entre “ruptura e permanência”, entre o que foi vivido e sentido no passado contra as práticas distintas de um presente, emergindo assim, representações coletivas construídas através do uso desta Rotunda e da memória inscrita em seus corpos pela experiência vivida⁷⁸.

Entre as lembranças mais comuns desses indivíduos linenses, destacaríamos as que estavam “carregadas” de valores progressistas aos quais estavam imersos os trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) e que por durante anos marcaram os registros públicos e as narrativas dos sujeitos que presenciaram a expansão dessa comunidade, a priori, pelo usufruto dos aparatos ferroviários que ali se encontravam. Assim, a Rotunda poderá ser vista como um “espelho” que reflete ações que outrora se mostraram tão importantes para esta comunidade. Afinal de contas, certos monumentos possuem a capacidade de “iluminar” um passado específico e restrito, dando-nos indícios de um “quebra-cabeças” que mais tarde poderá traduzir a complexidade cultural desta edificação, que diz respeito única e exclusivamente ao próprio grupo social no qual esta está inserido, tendo a possibilidade de reforçar, preservar e propagar lembranças e imagens que podem vir a evidenciar a polissemia deste. Nesta perspectiva Lowenthal (1998, pág. 156-157; 164) ressalta que

relíquias nos oferecem apenas conjecturas sobre comportamentos e convicções; para demonstrar reações e motivos do passado, os artefatos precisam ser ampliados por relatos e reminiscências. (...) Ao contrário da história e da memória, cuja própria existência prenuncia o passado, o passado tangível não tem vida própria. As relíquias são mudas; elas requerem interpretação para exprimir sua função de relíquia. (...) As relíquias de ontem ampliam assim os horizontes de hoje. A permanência das construções transporta hábitos e valores “além do grupo dos vivos”, segundo as palavras de Mumford, “marcando através das diferentes camadas do tempo a característica de cada uma das gerações”.

⁷⁸ Ver: Boschilia (2004)

Na análise desta enquête, foi possível observar que quando proferidas perguntas sobre o que seria e a que estaria ligada esta Rotunda, oitenta e sete indivíduos, cerca de oitenta e três por cento (83%) dos entrevistados, foram veementes em dizer que conheciam aquelas estruturas, suas funções e as histórias que ali poderiam ser verificadas, convictos de que sabiam a essência deste objeto e a que este estaria ligado e poderia vir a transparecer. Contudo, suas proposições alegavam, simplesmente, uma relação superficial à ferrovia que “rasgara” e marcara certos espaços deste município. Desta forma, há de se ter em mente que, o quanto aprendemos sobre o nosso passado, por meio de suas relíquias remanescentes, terá uma variação considerável de acordo com a relação estabelecida entre sujeitos e edificação. Assim, nossa capacidade de detectar o passado e relacionando ao que hoje existe, também determinará até que ponto percebemos tais objetos como “relíquias”. Assim, a imagem superficial se mostra compreensível pelo fato das histórias, das identidades e dos arquétipos ferroviários deste município, principalmente após a mudança do traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) para as margens da cidade, somando-se o sucateamento dos transportes ferroviários, a degeneração de suas edificações e o desaparecimento da figura do ferroviário, terem contribuído significativamente para um processo contínuo e crescente de esquecimento de uma história que se apresentou tão crucial para os alicerces sociais, culturais e econômicas de tal localidade.

E nesse ponto, Chartier (1991, pág.184) assegura que “uma relação decifrável é portanto postulada entre o signo visível e o referente significado – o que não quer dizer, é claro, que é necessariamente decifrado tal qual deveria ser”, visto que “as práticas que visam a fazer reconhecer uma identidade social, a exhibir uma maneira própria de ser no mundo, a significar simbolicamente um estatuto e uma posição” se encontram presentes de forma dispersa e escassa em sua territorialidade, pelo fato de ser nítido sinais de um processo sempre crescente de degradação, do patrimônio expresso pelas construções arquitetônicas desse período, um sem número de objetos e elementos relacionados à ferrovia e a perda de uma história e de uma identidade que, ainda nos dias atuais existem em personagens diversas que viveram e ainda sentem pela realidade do transporte ferroviário no país.

Nesse aspecto, é visível, portanto, que a compreensão superficial desta Rotunda se dá pela falta de elementos que instiguem e ampliem a percepção, a curiosidade e a sagacidade de seu observador perante esta edificação. Isto

acontece seja pela falta de conhecimentos próprios ou então pela ausência de ícones representativos e de componentes que expressem os valores, das narrativas e das identidades que ali podem ser contempladas, ou então pelo simples fato daquela “imagem” se mostrar desconhecida perante o universo simbólico que o cerca agora⁷⁹.

Entretanto, quatorze entrevistados restantes, e dentro dessa margem encontravam-se homens, mulheres, crianças e idosos, sequer um indivíduo tinha conhecimento do que viria ser tal objeto, ou nem assimilariam o seu espaço pelo contexto histórico ou carga simbólica que poderiam ser enxergadas através de um olhar pormenorizado deste. Nem mesmo lembranças subjetivas aqui foram proferidas, o que nos deu a sensação de que este monumento encontrava-se “solto” em meio ao cotidiano destes indivíduos e dos grupos sociais aos quais fazem parte.

A ignorância dos lugares, como a ignorância dos tempos, afeta o conhecimento de si mesmo. Descobrir-se não emoldurado por determinados lugares, especialmente aqueles locais familiares cuja presença envolvente é uma consolação e uma segurança para quem mora ali, é descobrir-se sem ponto de referência num vazio vertiginoso. Pois não se está menos “perdido” no espaço do que no tempo. (D’ALESSIO, 1998, pág. 273)

Assim, estes indivíduos não podendo atrelar a este monumento nenhum tipo de significado, e principalmente, nenhuma identificação ou vestígio que pudesse ligá-lo a história ou até mesmo a uma das identidades ou grupos sociais que deste espaço fizeram parte mostram-se perplexos perante a ausência de um ponto de referência que os ligue a tal objeto e até mesmo que ligue este a história de sua localidade. O mais interessante de se notar aqui é que, boa parte dos entrevistados fixava residência próxima às dependências da Rotunda e, mesmo assim, não possuíam nenhum tipo de familiaridade com seu espaço atual e pelos tempos, ações, valores e signos pretéritos que ali poderiam ser recordados. A única coisa que estes percebiam era uma edificação, um “amontoado de tijolos⁸⁰” completamente abandonado pelos órgãos públicos competentes e que servia como depósito de matérias da própria prefeitura (Ver figura abaixo).

Aqui foi possível perceber que uma alusão mais específica às trajetórias, às peculiaridades, às imagens que destoariam os usos que esta edificação assumiu dentro desta comunidade e às histórias que destoariam o processo de formação do

⁷⁹ Ver: Chartier (1991).

⁸⁰ Conforme relatado por um dos entrevistados em 02/09/2003.

município de Lins e a maneira como este se alicerçou, não seriam tão facilmente verificadas, naquele presente momento, pelo fato dos indícios que poderiam nos remeter a essas vertentes não mais se encontrarem naquele espaço. E foi nesse ponto em que entendi a dificuldade que tive, quando pequeno, em tentar enxergar o meu Ferrorama naquele espaço ausente a locomotivas, a trilhos, a vagões e a ferroviários.



Figura 08: A imagem do abandono da Rotunda de hoje⁸¹.

Tal multiplicidade, simplicidade e ausência de “olhares” será melhor compreendida a partir do momento que entendermos que a memória coletiva na qual a identidade cultural se alicerça, é guiada e estruturada graças a histórias, ações, valores, edificações e símbolos que transparecerão a unicidade e peculiaridades verificadas no bojo do desenvolvimento sócio-cultural de uma comunidade. Desta forma, será por meio da memória coletiva que estes indivíduos construirão e embasarão as vicissitudes de seu imaginário coletivo e social. E eis

⁸¹ Fotos: Rodrigo Amado dos Santos.

aqui o problema: se os pontos que outrora embasaram a construção das relações sociais que foram percebidas neste espaço não mais existem, como se dará o processo de interpretação e perpetuação de uma identidade a qual personagens, objetos e imagens se mostram escasso ou degradados nesta mesma comunidade?

Nesse aspecto, Lowenthal (1998, pág. 74) nos dirá que

Nossa capacidade de entender o passado é deficiente em vários outros aspectos. Os resíduos remanescentes de coisas e pensamentos passados representam uma pequenina fração da urdidura contemporânea de gerações anteriores. “Mesmo quando temos consciência de participar de um grande feito histórico ... sentimos nitidamente que este acontecimento, do modo como será inserido na história, será apenas uma parte daquilo que foi para nós no presente”, argumenta Eugène Minkowski. “Sabemos perfeitamente que apenas uma parte referente ao acontecimento é ‘histórica’, apenas um aspecto daquilo que fazemos e daquilo que vivemos”.

Desta forma, entendemos que será por meio de uma projeção individual que tomaremos a consciência de como a coletividade se constrói e conseqüentemente denota a identidade cultural de sua localidade. Se a coletividade em torno do edifício da Rotunda evidencia princípios de esquecimento, será através de percepções individualizadas que nos permitem revelar vozes ocultas, outras vivências, outros sujeitos, outras narrativas que enxergaremos os processos sociais que ali foram evidenciados e que transparecerão ideais e filosofias dos grupos dominantes aos quais esta edificação está inserida, como também a de indivíduos ausentes a estes arquétipos e detentores de uma outra visão deste espaço, nos permitindo enxergar um objeto por vertentes tão particulares que é possível entender que a formação de nossas comunidades, como é o caso do município de Lins, remete-nos a um universo simbólico tão rico quanto àqueles que os registros oficiais nos apresentam e que, diferentemente destes ofícios, acabam possibilitando a visualização de um história por meio daqueles indivíduos que realmente a alicerçaram e que a perceberam de maneira fragmentada e não de forma homogênea como os relatos oficiais propõem.

Desta maneira, o intuito de se resgatar esses “olhares fragmentados” parte do pressuposto em entendermos a formação do município de Lins, no que diz respeito às práticas sociais exigidas pelos “trilhos condutores do progresso da NOB”, tentando entende-las não apenas pelos relatórios e “vozes” que exalam a função política, estratégica e civilizatória de suas “Marias-Fumaças”, e sim revelar a riqueza de valores que podem ser evidenciados por meio do usufruto dessas “memórias

subterrâneas⁸²” e que enriquecerão a percepção da identidade local deste município, conseguindo assim entender quais histórias poderão ser resgatas através do olhar atento às falas dos homens e mulheres desta cidade.

Contudo, foi nesse entroncamento de idéias e possíveis caminhos que entendemos que deveríamos adentrar o universo ferroviário e conhecer mais de seus valores, suas relações, tanto materiais quanto imateriais, tendo, assim, a possibilidade de se analisar a Rotunda através de uma descrição densa⁸³ que conseguisse visualizar os sujeitos ocultos por detrás de sua construção. Tendo encontrado o objeto e a questão, haveria a necessidade de compreendermos os aportes tecnológicos relacionados a esses tipos de transportes, suas relações de transitoriedade e como que estes meios puderam locomover os seres humanos as distâncias mais remotas possíveis, possibilitando o carregamento de diversos e inúmeros utensílios ligados à propagação de características sócio-econômicas deste mesmo grupo, mostrando-se como um fenômeno de vital importância para o progresso de atividades ligadas às práticas não somente comerciais, como também, às práticas culturais das sociedades que usufruíram de tais mecanismos⁸⁴.

Nessa perspectiva que reforçamos a trajetória desta Rotunda que vai além de uma estrutura de grande importância ferroviária, buscando, por meio de memórias coletivas e individuais, captar os significados das ações vivenciadas no seio de suas limitações intra e extra-espaciais, verificando como se davam as relações de trabalho de grupos sociais em relação ao objeto e a forma como esta edificação se apresentou à sociedade na qual está inserida (município de Lins, interior do Estado de São Paulo). O importante é frisar que não pretendemos reter o olhar para o objeto, de forma a categorizar somente sua estrutura arquitetônica, mas compreender o complexo processo histórico que o gerou, principalmente sob a importância que a ferrovia teve para o desenvolvimento da sociedade linense.

⁸² Ver: Pollak (1989).

⁸³ Ver: Geertz (1989)

⁸⁴ Tal fato pode ser melhor visuzlizado nas palavras de Azevedo (1948, pág. 13) quando o mesmo afirma que “O fenômeno da circulação é tão constante e de tão extraordinária importância, comercial e cultural, nas sociedades humanas, que parece residir à base de todo o processo de civilização. (...) Os períodos de suposta imobilidade, porque a circulação é mais lenta e pouco sensível, não são mais do que fases históricas de menor mobilidade. Movimentos que se realizam, por pequenos grupos isolados ou infiltrações lentas ou de um golpe ou por grandes massas; pela força de expansão de povos que, por sua iniciativa, se espalham fora de seus territórios, ou devidos choques que recebem populações invadidas; determinados pelo esgotamento da fecundidade do solo que ocupam as sociedades, atraídas pela perspectiva de exploração, agrícola ou industrial, que se abrem, em outros domínios, ou provocados pelo excesso de população, em certas regiões”.

Ou seja, aqui apresentar-se-á dados significativos, que foram apontados por meio de relatos orais⁸⁵, pesquisas em periódicos e relatórios da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), bem como pesquisas de periódicos locais do município de Lins e estudos relativos à bibliografia pertinente à área de atenção que aqui fora especificada (história e antropologia), e que acabam por transparecer a relevância do trabalho que aqui apresentado e que possibilitarão a reflexão sobre o espaço da Rotunda como sendo um ícone de grande representatividade tanto para a identidade cultural ferroviária do município de Lins como um símbolo que marca um período significativo de seu respectivo desenvolvimento sócio-econômico.

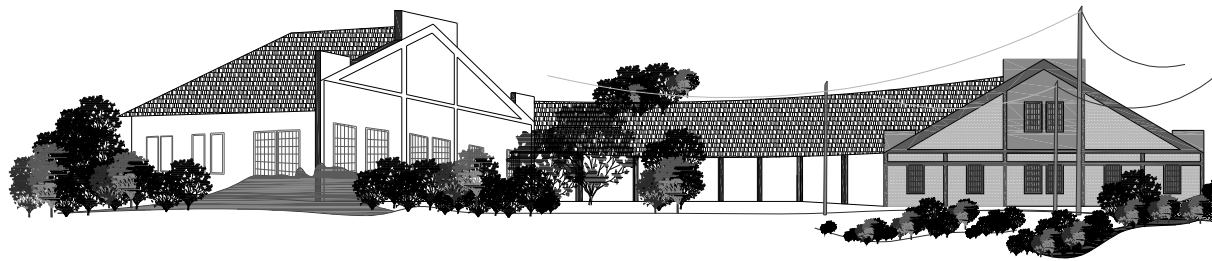
Tentando evidenciar as relações sociais que ali podem ser percebidas, e perceber a maneira como esta Rotunda se insere, tanto na perspectiva do olhar masculino, quanto pelo olhar feminino, pois, Jelin (2001) nos chamará atenção para isso dizendo que a percepção do espaço destoa particularidades dependendo de quem o enxerga, principalmente se esse olhar estiver incutido por percepções, condutas e valores masculinos ou femininos.

Desta maneira o olhar masculino estará transparecendo signos e tecendo representações que nos remetam as questões políticas e de poder que estão em volta destes objetos. Já o olhar feminino, um olhar menos partidário, tenderá a enxergar os objetos através de suas percepções subjetivas, instigando a estes novas facetas daquelas vislumbradas e propagadas pelas histórias oficiais. Desta forma, será possível enxergar no município de Lins, interior do Estado de São Paulo, tentado “reconhecer a maneira como os atores sociais investem de sentido suas práticas e seus discursos⁸⁶” perante a Rotunda desta localidade.

⁸⁵ Em passagem digna de nota, Von Simson (In: Queiroz, ano, 1998:14) afirmará que: “não faz muitos anos, o “relato”, denominado agora “história oral”, fez seu reaparecimento entre as técnicas de coleta de material empregadas pelos cientistas sociais com tanto sucesso que, por muitos deles, foi encarado como “a” técnica por excelência, e até mesmo a única válida para se contrapor às quantitativas. Enquanto estas últimas – reduzindo a realidade social à aridez dos números – pareciam amputá-la de seus significados, a primeira encerrava a vivacidade dos sons, a opulência dos detalhes, a quase totalidade dos ângulos que apresenta todo fato social”.

⁸⁶ Ver: Chartier (1994, pág.06)

***3. ANÁLISES ESTRUTURAIS E FUNCIONAIS DA
ROTUNDA EM AMBITOS FERROVIÁRIOS: O PAPEL E A
IMPORTÂNCIA DO "GIGANTE ADORMECIDO".***



Podemos dizer que, as “rotundas” que foram construídas ao longo de toda a malha ferroviária brasileira foram idealizados como espaços que teriam a função de agilizar um perfeito desenrolar das atribuições, funções e responsabilidades das ferrovias, no que diz respeito a preservação e conservação de seus aparatos bem como a mudança de rota das locomotivas, carros de passageiros e vagões, algo que fora percebido na Rotunda de Lins, localizada à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB).

Nesse sentido, Moraes (1987)⁸⁷ nos lembra que as oficinas ferroviárias eram diferenciadas de acordo com a estrutura das linhas as quais serviam, fato que seria transparecido por meio das características peculiares de suas edificações e, é claro, aos objetivos aos quais estes prédios eram designados, seja para serem tidos como oficinas de reparações de aparatos ferroviários ou então oficinas de manutenções de locomotivas e vagões, ou então como dispositivos que interferiam no direcionamento dos traslados ferroviários, auxiliando o escoamento das mais diversas locomotivas em partes do nosso território brasileiro, facilitando assim o processo de escoamento dos mais diversos produtos, bem como a movimentação de passageiros.

Desta forma, pudemos perceber que ao longo do ritmo que em muitos momentos fora assemelhado ao movimento bandeirante, do processo de ocupação que as ferrovias emitiam perante a territorialidade brasileira, tais oficinas foram classificadas de acordo com ocupação que imprimiam as áreas onde se fixavam. Assim sendo, estas edificações dividiram-se em: oficinas longitudinais, transversais e radiais. Abaixo, segue uma exemplificação de como tais estruturas se portavam e eram desenhadas de acordo com a topografia e ao acesso a linha que tinham.

Para que possamos entender melhor os esquemas apresentados e quais são suas respectivas funcionalidades, Moraes (1987) ressalta que as oficinas longitudinais eram construídas para que o acesso ferroviário fosse feito por ambas as extremidades, e por causa dessa peculiaridade, suas linhas seriam dispostas longitudinalmente⁸⁸.

⁸⁷ Sergio Santos Moraes é arquiteto formado pela FAU-UFRJ. cursou o seu mestrado em arquitetura no PROARQ-UFRJ na área de Historiografia e Preservação do Patrimônio Cultural, obtendo o título de mestre com a apresentação do seguinte trabalho: A arquitetura das estações ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil no Século XIX – 1858-1900, que teve como orientadora a Profa. Dra. Maria da Conceição Alves de Guimaraens. Como funcionário da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) executou diversos trabalhos de preservação na empresa. No IAB/RJ (Instituto de Arquitetos do Brasil – Departamento do Rio de Janeiro) coordena a Comissão de Patrimônio e representa a instituição no Conselho Estadual de Tombamento.

⁸⁸ Ver: Albernaz e Lima (1998).

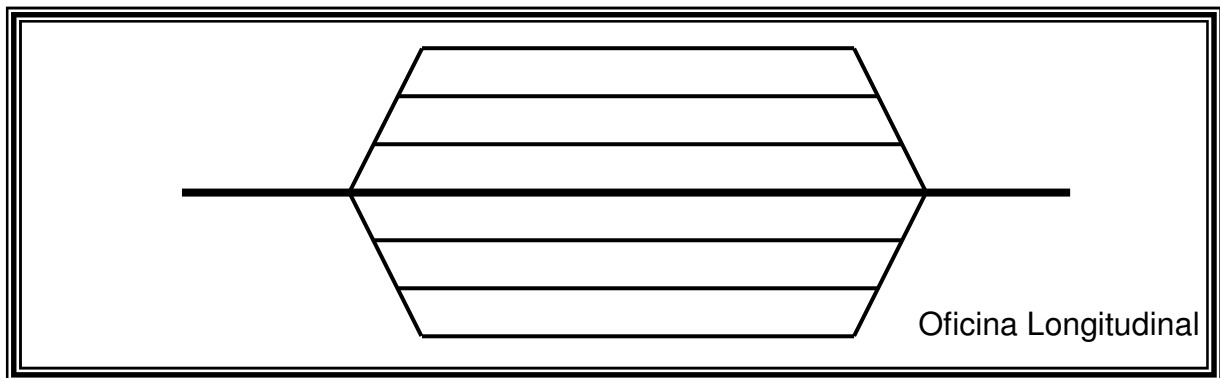


Figura 09: Oficina longitudinal⁸⁹.

Já as oficinas transversais, que também eram conhecidas pela denominação de “oficinas de topo”, o acesso interno a esta edificação e a distribuição das locomotivas aqui seria permitido, única e exclusivamente, por meio de um objeto nomeado como “carretão” e que se deslocava transversalmente às linhas, devido a pouca disponibilidade superficial de seu território.

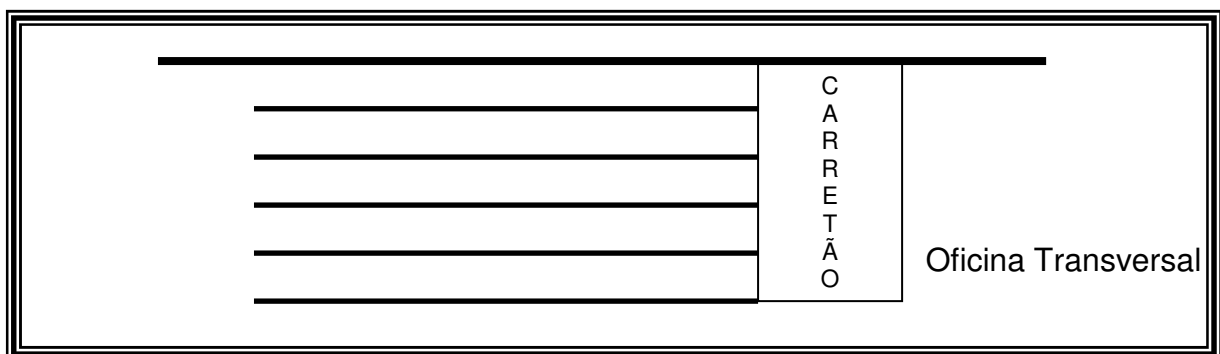


Figura 10: As oficinas transversais⁹⁰.

E por final, as oficinas radiais, que foram criadas justamente quando a área do terreno, onde estas ficariam situadas, fosse limitada. Este tipo de construção tinha o formato circular, suas paredes teriam o formato poligonal e o acesso a esta edificação dar-se-ia através de uma única linha. Ao centro, se colocava um mecanismo, uma espécie de girador, de onde saíam às linhas férreas, como se fossem raios de um círculo⁹¹.

⁸⁹ Ver: Moraes (1987).

⁹⁰ Ver: Moraes (1987).

⁹¹ Ver: Moraes (1987).

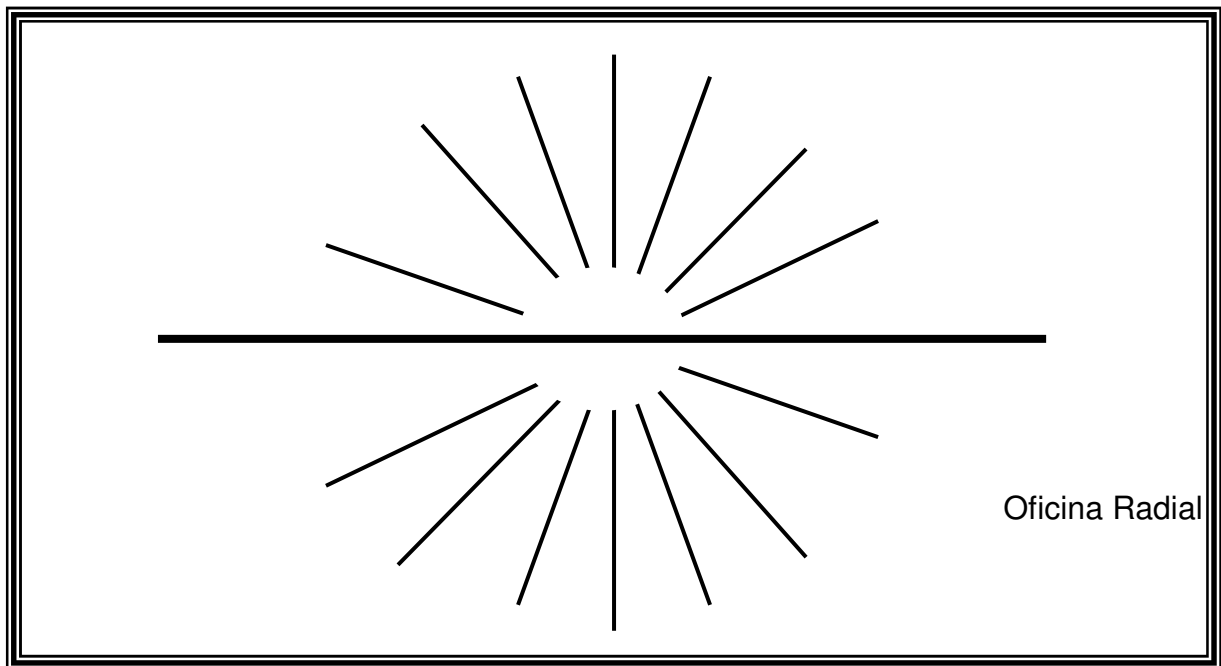


Figura 11: As oficinas radiais⁹².

Existem algumas peculiaridades no que diz respeito à construção deste tipo de oficina no momento em que esta assume o formato de uma oficina radial. Suas edificações podem ser analisadas e evidenciadas sob dois prismas: àquelas que são efetivadas e assumidas com o formato de um círculo completo, meramente conhecidas como *rotundas fechadas* e àquelas que são vistas como um segmento de um círculo, denominadas como *rotundas abertas*⁹³. Abaixo poderá ser visto duas imagens que retratam a maneira como tais edificações se inserem no espaço, assumindo uma disposição aberta e fechada:

⁹² Ver: Moraes (1987).

⁹³ Ver: Moraes (1987).



Figura 12: Rotundas abertas e fechadas⁹⁴.

No que diz respeito aos espaços internos destes prédios, estes foram divididos em boxes individuais, cada um com sua respectiva linha e por onde seriam conduzidas as locomotivas através de uma linha central que se uniria a um mecanismo conhecido como girador ou “viradouro”, como nos lembra o senhor Geraldo José de Araújo ao nos contar sobre o período de construção da Rotunda no município de Lins:

O prédio lá foi... acho que foi em quarenta e cinco. Começaram a cavucá pra desce o barranco pra nois fazê o prédio dela. Ai quando foi em quarenta e seis começô a construção dus alicerce, depois fizeram tudo o prédio e depois é que fizeram a linha. O girador no centro tinha o viradouro assim. A máquina vinha lá de baixo da estação, entrava ali e virava, colocava no girado pra pô na linha qui precisava entra. Antigamente era assim, o viradô era aqui embaixo, perto da Luzitana. Antigamente a linha, a via, o viradô era ali embaixo. Depois fizeram o prédio da rotunda e mudou lá pra cima⁹⁵.

⁹⁴ Rotunda de Lins – Foto disponível em: Centro de Memória Regional – UNESP/ RFFSA – Bauru, SP. Rotunda de Ribeirão Vermelho: Foto disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/fotos/ribvermelho9801.jpg. Acesso em: 05.jul.2009. Montagem: Rodrigo Amado dos Santos.

⁹⁵ Aqui o ferroviário Geraldo José de Araújo refere-se ao uso do mecanismo virador, que já existia no município de Lins antes mesmo da criação de sua Rotunda. Esse mecanismo, que se situava próximo da estação ferroviária, foi deslocado linha acima, foi removido para uma área onde ainda não se

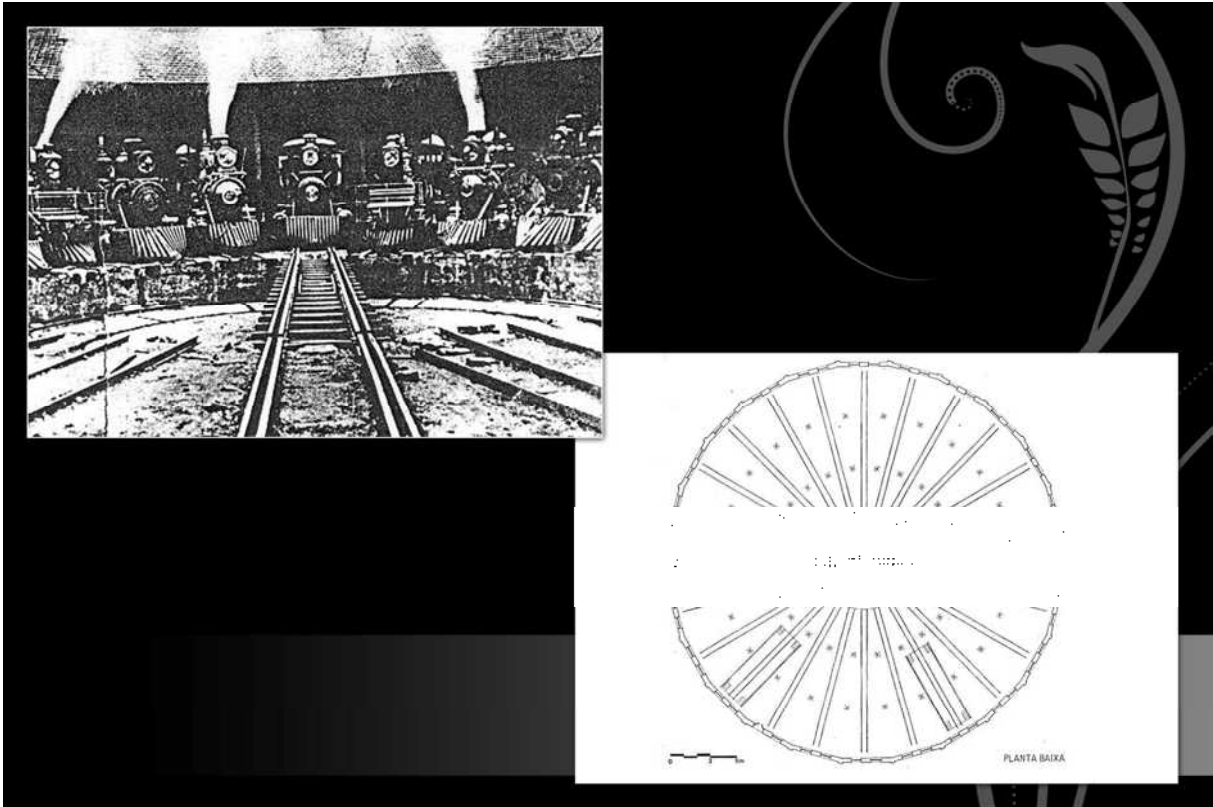


Figura 13: O espaço interno de uma Rotunda Radial – o mecanismo girador em São João Del Rei. ⁹⁶.

O girador consistia-se de um dispositivo metálico composto por vigas sobre as quais se instalam os trilhos, sendo que três pontos de apoio deverão estar dispostos para dar suporte a rotação das locomotivas no momento em que estas fossem encaminhadas para os respectivos boxes, onde os devidos reparos e manutenções seriam efetuados. Em todo o prédio poderiam ser visualizadas janelas amplas que garantiram uma melhor iluminação e ventilação do seu espaço interno. Em Lins, a arquiteta Ana Cláudia da Costa Motta Carvalho (2001) afirmará que a rotunda fora inserida numa área onde a sua construção poderia ser comparada a “uma ferradura”. Seu sistema construtivo foi de alvenaria de tijolos maciços, cobertura de telhas de barro em duas águas, com estrutura em madeira e concreto que seriam sustentadas por grande colunas de concreto.

encontrava núcleos populacionais, e por isso, não “travaria” o crescimento e o adensamento populacional deste município às margens da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

⁹⁶ Ver: Morais (1987)

No que diz respeito à função, objetivo e procedimentos técnicos da Rotunda de Lins, o senhor Sebastião Vallim funcionário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) e chefe de Estação do município de Lins nos relembra que:

Na parte de administração da Rotunda tem o encarregado do depósito, tinha os auxiliares para os atendimentos das locomotivas. A locomotiva chegava, o maquinista fazia um relatório que precisava ser atendido na parte de revisão, para fazer a próxima viagem né! E era pra ser feito viu... . Tinha o viradouro que era elétrico. A locomotiva entra ali, virava e saía na outra linha pra voltar pro trabalho... Tinha muito trabalho de atendimento das locomotivas.

Um outro ponto importante, no que diz respeito à parte física de tais edificações, é que normalmente as mesmas eram construídas, conforme poderá ser visto na figura abaixo que evidencia a Rotunda do município de Cruzeiro e a própria Rotunda de Lins (ambas localizadas no Estado de São Paulo), em “paredes de alvenaria, cobertura em telha francesa, estrutura do telhado em madeira ou metal sustentado por colunas de ferro fundido. Em termos de instalações internas, encontram-se valas de inspeção, instalações de água, bancadas, plataformas”. (MORAIS, 1987, pág. 11). Além disso, percebe-se que o seu espaço interno é contínuo, limitando-se pela disposição de pilastras que seguem um formato simétrico, notadamente percebido pelas suas janelas que são distribuídas duas a duas em cada quadrante e pelas duas pilastras opostas que encerram esta simetria⁹⁷.

⁹⁷ Ver: Carvalho (2001).



Figura 14: O espaço interno de uma Rotunda Radial – os boxes e janelas – Município de Cruzeiro⁹⁸ e Lins, interior do Estado de São Paulo .

Um dado importante e que diz respeito a esses tipos de oficinas é que no Brasil, no âmbito da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), foram construídas cerca de vinte e quatro (24) rotundas, de acordo com pesquisa realizada por Moraes (1987). E dessas vinte e quatro, no ano de 1987 quatro (04) já se encontravam desativadas e dez (10) ainda eram utilizadas de acordo com as suas finalidades originais. Contudo, apenas a título de curiosidade, em 2003, de acordo com a palestra proferida pelo professor Vitor José Ferreira, presidente do Movimento de Preservação Ferroviária (MPF), aos alunos do curso de turismo da Universidade do Sagrado Coração em Bauru, este número havia se reduzido para catorze (14)⁹⁹. Abaixo segue um quadro oferecido por Moraes (1987) e que nos remete a maneira como as Rotundas foram inseridas na espacialidade do território brasileiro, e a quais superintendências estas estariam ligadas (SIC*):

⁹⁸ Disponível em: http://farm4.static.flickr.com/3087/2528662132_aaae96400d.jpg?v=0. Acesso em: : 05.jul.2009.

⁹⁹ Turismo Cultural Ferroviário. Palestra: 10/04/2003 – USC, Bauru-SP.

Localização	UF	Superintendência Regional da RFFSA	Existentes		Demolida
			Desativada	Em func.	
Natal	RN	Recife SR1			X
Natal	RN	Recife SR1			X
Natal	RN	Recife SR1		X	
Recife	PE	Recife SR1			X
Fortaleza	CE	Recife SR1			X
São Luís	MA	Recife SR1			X
Rosário	MG	Recife SR1			X
São João Del Rei	MG	BH SR2		X	
Ribeirão Vermelho	MG	BH SR2	X		
Sete Lagoas	MG	BH SR2			X
Cruzeiro	SP	BH SR2	X		
Barra do Piraí	RJ	Juiz de Fora SR3		X	
Porto Novo-Cunha	RJ	Juiz de Fora SR3		X	
Três Rios	RJ	Juiz de Fora SR3		X	
Rio de Janeiro	RJ	Juiz de Fora SR3			X
Bauru	SP	São Paulo SR4		X	
<i>Três Lagoas*</i>	<i>SP</i>	<i>São Paulo SR4</i>		X	
Lins	SP	São Paulo SR4			X
Campo Grande	MS	São Paulo SR4		X	
Curitiba	PR	Curitiba SR5			X
Cruz Alta	RS	Porto Alegre SR6		X	
Salvador	BA	Salvador SR7	X		
Alagoinhas	BA	Salvador SR7		X	
Aracaju	SE	Salvador SR7	X		

Tabela 05: As Rotundas no Brasil – RFFSA¹⁰⁰.

¹⁰⁰ In: Moraes (1987). É importante apresentar aqui que há existência de mais uma Rotunda, que fora localizada no município de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia e que pertencia à Estrada de Ferro Madeira-Marmoré (EFMM). Portanto, fica aqui uma crítica ao trabalho de Moraes (1987) devido a incerteza da quantificação dos dados apresentados. Assim, o número de Rotundas em território brasileiro passa a ser de vinte e cinco (25) e não mais de vinte e quatro (24) conforme sugerido e apresentado por Moraes (1987). Sem mencionar também a possibilidade de existência de outras Rotundas, conforme nos alerta o Prof. Nilson Ghirardello, como é o provável caso de Araçatuba, interior do Estado de São Paulo.

Informações disponíveis em: <http://vfco.brazilia.jor.br/livros/preserveEFOMrotunda.htm>. Acesso em: 12.set.2009.

Figura 15: Rotundas pela territorialidade brasileira – Divisão Espacial¹⁰¹.



¹⁰¹ Fonte do mapa: <http://www.joaoleitao.com/viagens/imagens/mapas/brasil/mapa-brasil-6.gif>. Acesso em: 12.set.2009. Montagem: Rodrigo Amado dos Santos.

Estado de Rondônia - Região Norte do Território Brasileiro.



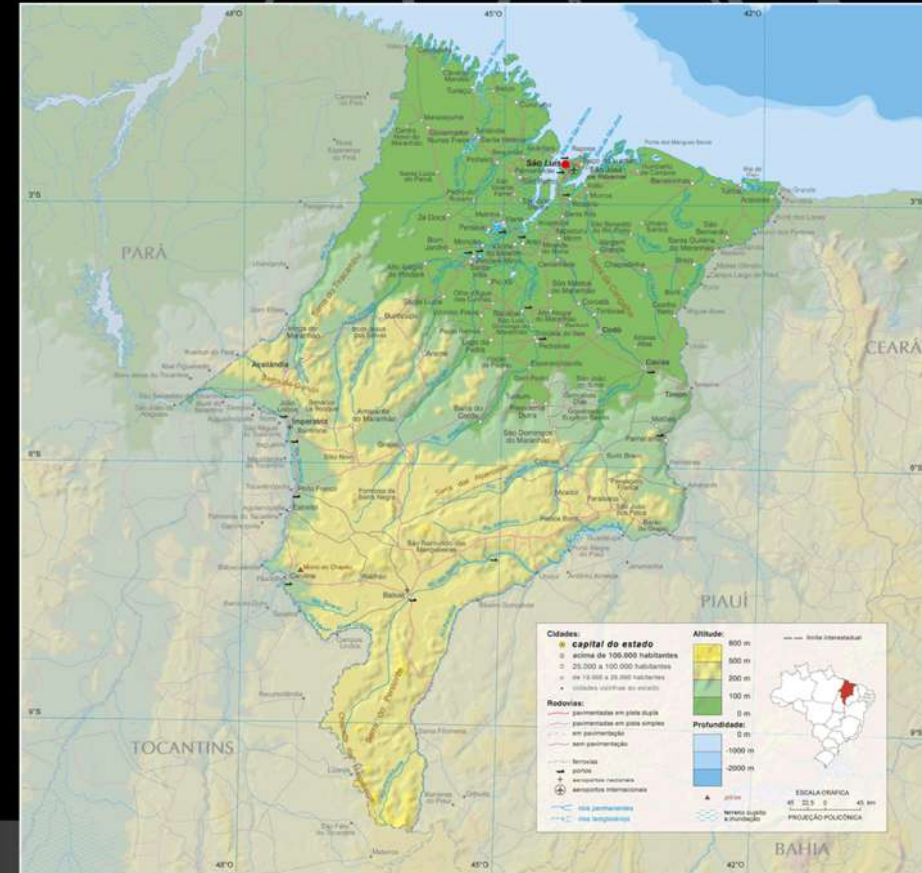
Rotunda do município de Porto Velho, pertencente à Estrada de Ferro Madeira Mármore (EFMM). Este edifício foi construído entre o período de 1908 a 1912, onde as atividades de reparação, manutenção de aparatos ferroviários se deu até o ano de 1972.



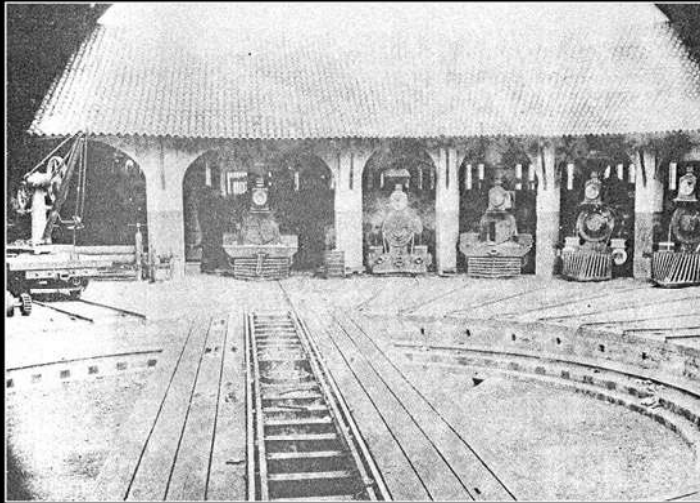
Estado do Maranhão – Região Nordeste do Território Brasileiro



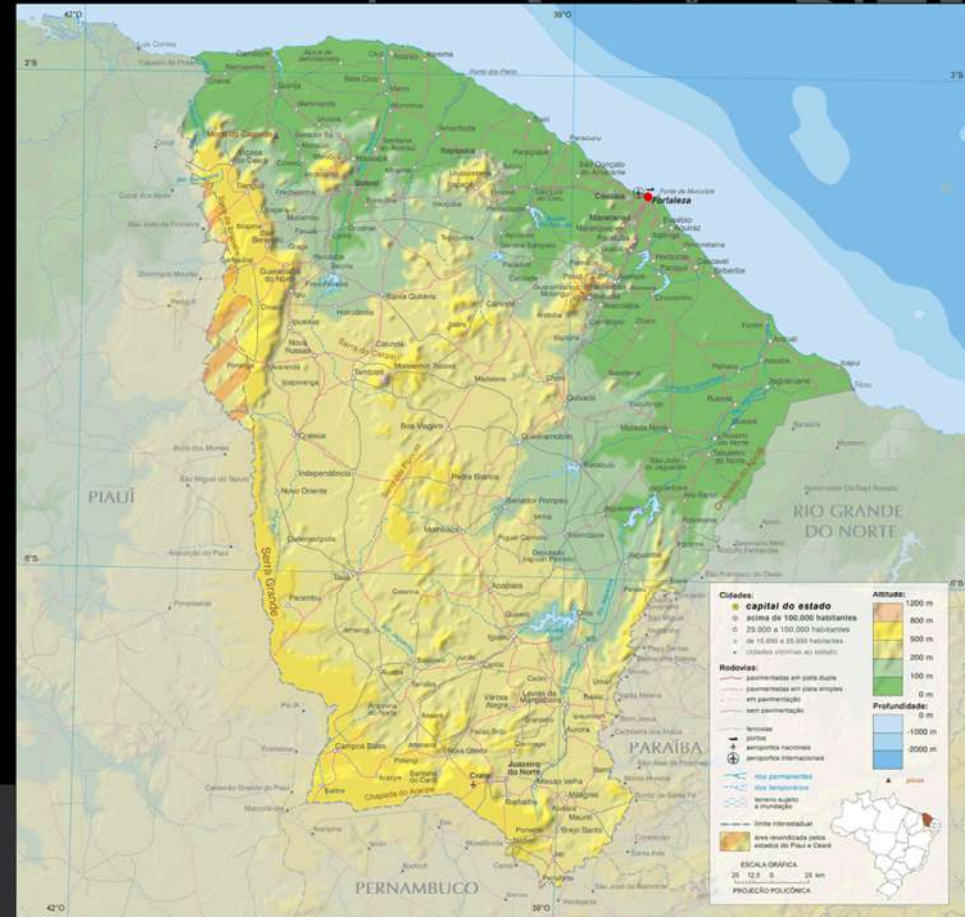
O desenvolvimento ferroviário no Estado do Maranhão acompanhou o crescimento dos grandes centros deste Estado. Assim, em São Luís, fez-se surgir a Estrada de Ferro de São Luís (MA) a Teresina (PI). Dentro desse contexto, a rotunda, apresentou-se como importante instrumento de logística e preservação das locomotivas em São Luís do Maranhão, justamente devido as peculiaridades de seu território continental..



Estado do Ceará – Região Nordeste do Território Brasileiro

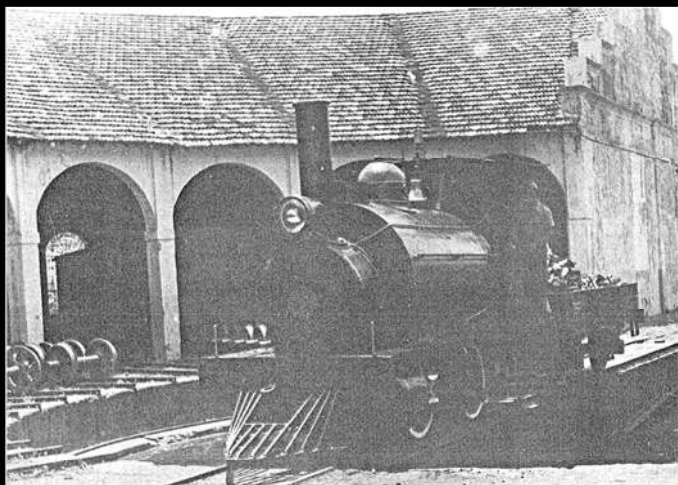


Oficina de manutenção de locomotivas a vapor em Fortaleza. Sua história remonta ao ano de 1870 quando começou a ser planejado e implantado a "Estrada de ferro de Baturité" e depois a Rede de Viação Cearense. Atualmente é de competência da Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) e está interligado à rede nacional de ferrovias fazendo a conexão modal com o porto do Mucuripe



Fonte do Mapa: http://www.ibge.gov.br/ibgeteen/mapas/imagens/ce_mapa_gde.gif. Acesso em: 12.set.2009. Fonte da Foto: Moraes (1987)

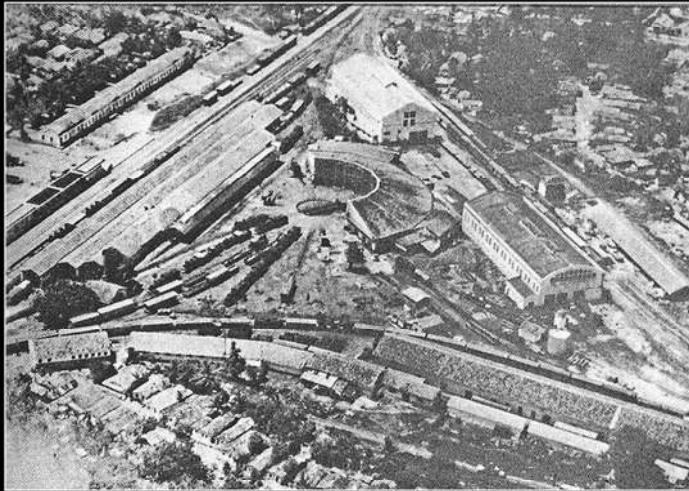
Estado do Rio Grande do Norte – Região do Nordeste do Território Brasileiro.



Há uma peculiaridade no território potiguar no que diz respeito a inserção das Rotundas no estado brasileiro. No município de Natal, foram construídas, de acordo com Moraes (1987) três Rotundas que atendiam aos serviços dos produtores de cana de açúcar deste Estado. A Rotunda acima foi demolida em 1966.

Fonte do Mapa: <http://www.guianet.com.br/rn/maparn.gif>. Acesso em: 12.set.2009. Fonte da Foto: Moraes (1987)

Estado de Pernambuco – Região Nordeste do Território Brasileiro.

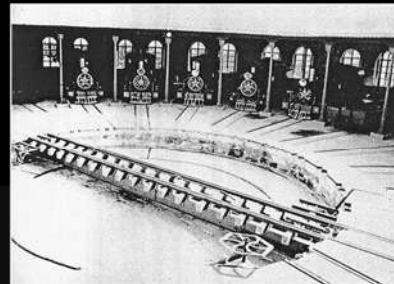


Vista aérea do conjunto da Oficina Edgar Werneck em Recife, onde se vê um exemplo de rotunda aberta, já demolida. Esta linha servia a Estrada de Ferro Central de Pernambuco (EFCP), linha esta que mais tarde se ligaria a Rede Ferroviária do Federal S/A.

Fonte do Mapa: <http://www.technet1.org/networks-are.us/brasil/mapapernambuco.gif>. Acesso em: 12.set.2009. Fonte da Foto: Moraes (1987)

Estado de Minas Gerais – Região Sudeste do Território Brasileiro.

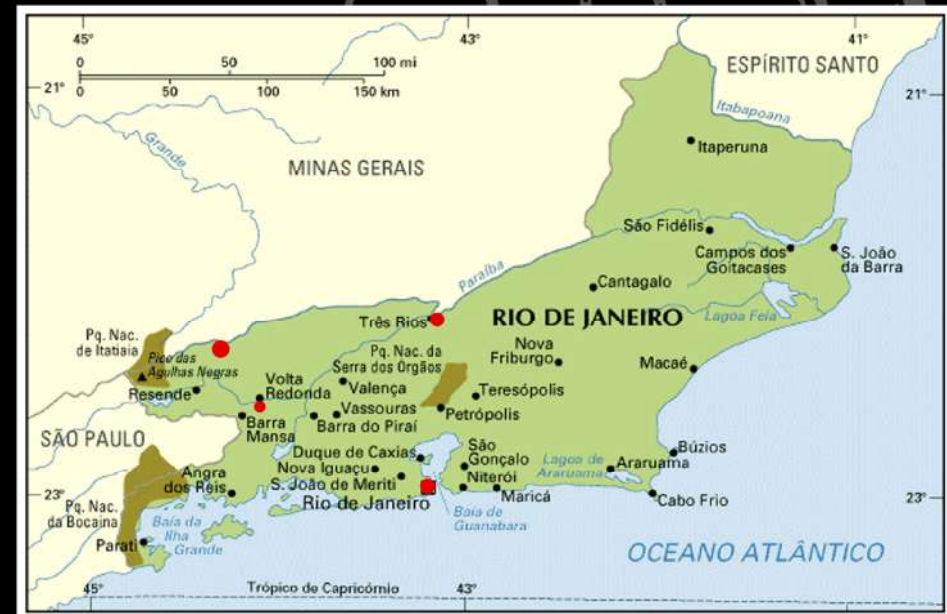
Há uma peculiaridade no que diz respeito a disposição das Rotundas no Estado de Minas Gerais. Aqui, foram construídas quatro Rotundas que se situaram, respectivamente, nos municípios de Rosário, São João Del Rei, Ribeirão Vermelho (vide foto) e Sete Lagoas. A Rotunda de São João Del Rei, pertencente à Estrada de Ferro Oeste Minas. Moraes (1987) nos fala sobre a dificuldade de se precisar o início de suas construções. O primeiro indício é de 30/06/1896. Seu projeto de recuperação é iniciado nos anos de 1983 e 1984.



Fonte do Mapa: <http://www.guianet.com.br/mg/mapamg.gif>. Acesso em: 12.set.2009. Fonte da Foto Rotunda Ribeirão Vermelho: http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_rj/fotos/bmansa-lavras2.jpg. Fonte da Foto Rotunda São João Del Rei: Moraes (1987)

Estado do Rio de Janeiro – Região Sudeste do Território Brasileiro

Pela territorialidade do Estado do Rio de Janeiro, foram construídas quatro rotundas. Estas se localizaram nos municípios de Barra do Pirai (Foto 01), Porto Novo da Cunha (Foto 02), Rio de Janeiro (Foto 03) e Três Rios. A Rotunda do Rio de Janeiro, que hoje encontra-se demolida, atrelou seus serviços de manutenção a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), assim como as outras três que aqui foram apresentadas.



Fonte do Mapa: <http://www.technet1.org/networks-are.us/brasil/mapariojaneiro.gif>. Rotunda da Barra do Pirai - <http://www.panoramio.com/photo/11468171>.
Rotunda de Porto Novo da Cunha - http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/fotos/portonovo025.jpg. Acesso em: 12.set.2009. Fonte: Rotunda do Rio de Janeiro – Moraes (1987).

Estado de São Paulo – Região Sudeste do Território Brasileiro

Três rotundas foram construídas no Estado de São Paulo. A primeira delas, a Rotunda de Cruzeiro (foto 01), que começou a ser construída em 1930, teve suas funções relacionadas à Estrada de Ferro D. Pedro II e que mais tarde seria conhecida como São Paulo-Minas-Rio. Já as outras duas, foram relacionadas à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), localizando-se em Bauru (foto 02) e em Lins (foto 03).



Fonte do mapa: <http://www.guianet.com.br/sp/mapasp.gif>. Rotunda de Cruzeiro - <http://www.flickr.com/photos/rostev>. Rotunda de Bauru - <http://www.panoramio.com/photo/2641421>. Acesso em: 10.mai.2009. Rotunda de Lins - Foto: Rodrigo Amado dos Santos.

Estado do Mato Grosso do Sul – Região Centro-Oeste do Território Brasileiro

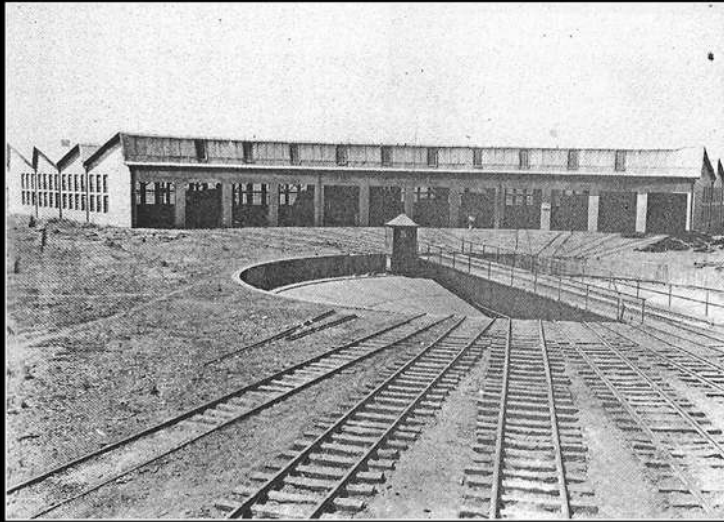


No território de Mato Grosso do Sul foram construídas duas rotundas: uma situada no município de Campo Grande (vide foto) e outra localizada no município de Três Lagoas. Ambas estavam ligadas a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). Em Três Lagoas, esses trilhos chegaram em 1912. Já em Campo Grande, o conjunto arquitetônico da NOB data do período de 1941 a 1943.



Fonte do Mapa: http://1.bp.blogspot.com/_Mq4S1uVPJOo/SNlwrKrVtel/AAAAAAACgs/_Gfzr7di9xM/s400/mato-grosso-sul.gif;
 Rotunda de Campo Grande: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/imagens/141_06.jpg. Acesso em: 10.mai.2009.

Estado do Rio Grande do Sul – Região Sul do Território Brasileiro



Apenas uma rotunda foi construída no Estado do Rio Grande do Sul e esta se localizava em Cruz Alta. Como peculiaridade de sua construção, que aconteceu durante a década de 40, podemos observar o telhado do tipo "Shed". As suas funções foram atreladas à Estrada de Ferro. Tal localidade possuía uma importante função estratégica, visto que através deste ponto é que foi possível a penetração do território gaúcho por parte da ferrovia.



Fonte do Mapa: http://3.bp.blogspot.com/_Mq4S1uVPJOc/SNlv5WlqzZI/AAAAAAAAACgU/sMcXinj1nPM/s400/rio-grande-sul.gif. Acesso em: 12.set.2009.
Foto da Rotunda de Cruz Alta: Moraes (1987).

Como se pode perceber, através das informações que foram ilustradas no quadro acima, apenas na região compreendida pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), que ligava o município de Bauru, interior do Estado de São Paulo, ao município de Corumbá, divisa do interior do Estado de Mato Grosso do Sul com a Bolívia, quatro (04) rotundas foram construídas ao longo dos seus mais de mil e seiscentos quilômetros (1.600 km) e as mesmas vieram a se situar nos seguintes municípios: Bauru e Lins, no que toca a parte do Estado de São Paulo; Três Lagoas e Campo Grande, no que diz respeito ao território do Estado de Mato Grosso do Sul.

Neste trajeto entre Bauru a Corumbá, há um ponto interessante que nos chama a atenção: o fato de que, diferentemente de quaisquer outras ferrovias, a NOB tinha características únicas e que seriam visualizadas pela sua relevância política e militar²⁰³, bem como pelo caráter desbravador de terras até então ditas como “selvagens e inabitáveis”, fomentando assim, a ocupação territorial e desenvolvimento econômico de futuras localidades que viessem a surgir ao longo de seus trilhos²⁰⁴.

*Tudo era sertão!
Nem a charrua revolvía a terra,
Nem a semente acariciava o chão.
Pela força de aço de dois riscos
é que a vida palpitava neste chão.
Hoje
tudo isto é produção!*

Estes versos do poeta noroestino Euzébio Guerra transparecem de modo simples e fiel, a relevância e a grandeza da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. De acordo com Ribeiro (apud. Jornal da Noroeste, 1995) é inegável a importância que tais trilhos assumiram para o aparecimento e desenvolvimento de inúmeras cidades, além de contribuir sensivelmente para o crescimento de lavouras no interior de São

²⁰³ “Se um dos objetivos principais da E. F. Noroeste, além de seus fins, estratégico e internacional, foi de abrir à civilização e à colonização novas extensões de território e de ligar ao porto de Santos um novo importante centro de produção de café, ela devia constituir-se pouco a pouco um tráfego geral que lhe permitiria viver e progredir, quando cansadas as terras mais próprias para os cafezais. Nessa política de penetração e expansão econômica, de que a Noroeste foi instrumento, o que se realizou parecia um milagre da terra, pela força com que se expandiram e se povoaram pastagens, invernadas e currais e pela rapidez com que se transformavam estações e pequenas zonas agrárias em grandes centros urbanos”. (AZEVEDO, 1948:79).

²⁰⁴ Apenas a título de curiosidade e pela ilustração de dados que venham corroborar o que aqui fora dito, no ano de 1947, foram apresentados, de acordo com o Relatório emitido pelo Diretor Coronel José de Lima Figueiredo, o então responsável pela administração de todos os créditos e débitos relativos à NOB, cerca de 131 estações foram construídas desde o surgimento desta linha, gerando em tal ano como receita própria o equivalente de Cr.\$ 118.952.800,00.

Paulo e Mato Grosso. Uma confirmação que venha a demonstrar a relevância de tais palavras se expressa através da fala de Azevedo (1948:76) quando este afirma que

A criação de novos centros de população, na Noroeste, sobre o percurso da via férrea, e a espantosa rapidez com que se povoavam, constituem um dos mais interessantes fenômenos provocados pela construção da estrada, e tão surpreendentes e tantas vezes repetidos que a fundação das cidades apareceu, nessa região, como corolário da estrada de ferro. Como já se verificara por toda parte, no Brasil e em outras regiões do mundo em que cidades velhas e novas, tocadas pela via férrea “em um momento dado, se puseram a crescer num ritmo precipitado, como essas plantas que, por terem recebido um pequeno choque, ficam atacadas de gigantismo”, as povoações e vilas da Noroeste, abertas às vezes na clareira da mata virgem, tomaram em poucos anos um impulso extraordinário, sob o choque decisivo que lhes foi dado pela construção da estrada de ferro.

Ao longo dessas linhas algumas analogias puderam ser observadas, tais como: o ideal de civilização, a comparação de seu traçado com as características ímpares do movimento Bandeirantes²⁰⁵ e até mesmo, por incrível que pareça, a mesma apresentava alguns ideais de escapismo para os velhos caboclos que não queriam e até mesmo se recusavam a se enquadrar nos moldes civilizatórios, já que o barulho da missão civilizadora (vista em grandes centros) os atordoa²⁰⁶.

Contudo, um outro dado que nos chama atenção é que devido às características singelas e rústicas (a bitola métrica, a inexistência de pedras de qualidade, a falta de pedregulhos e britas para a fixação de dormentes, e o uso de madeira e areia para a construção da linha, das oficinas e das estações) desta linha, foi preciso desenvolver mecanismos especiais que dessem conta das necessidades específicas, tanto de equipamentos quanto de mão-de-obra, em meio a uma área tão inóspita, onde a falta de recursos somada a fatores políticos externos dificultava a qualidade dos serviços e o andamento das construções ferroviárias²⁰⁷.

²⁰⁵ Denominam-se bandeirantes os sertanistas que, a partir do século XVI, penetraram nos sertões brasileiros em busca de riquezas minerais, sobretudo a prata, abundante na América espanhola, indígenas para escravização ou extermínio de quilombos.

²⁰⁶ Lins: na cidade se reflecte a força da terra: fenômenos interessantes. **Jornal O Progresso**, Lins-SP, ano IX, nº. 460, 23.jun.1926.

²⁰⁷ De acordo com os dados contidos no Relatório do Ano de 1941 da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) e que foram cedidos pelo Tenente Coronel Américo Marinho Lutz ao Excl. Sr. General João de Mendonça Lima, “a Noroeste, como todos os empreendimentos industriais, sofre as conseqüências da guerra que assola o mundo e os seus serviços se ressentem da falta de materiais, notadamente daqueles de importação”. Um fato que nos chama atenção, no momento em que nos debruçamos a um olhar mais minucioso dos fatos e quantias vistas ao longo do relatório de 1942, é a conclusão deferida pelo Tenente Coronel Américo Marinho Lutz: “são estes os resultados da Noroeste no primeiro ano de sua vida autônoma. Sem dúvida alguma eles seriam maiores se outras fossem as condições do momento e se não tivéssemos que atender a dificuldades de toda ordem, advindas como reflexo da guerra que assoberba o mundo. Debalde a escassez de materiais, cuja

Desta maneira, foi imprescindível a criação de postos para o abastecimento d'água e de lenha, pois estes se mostravam enquanto produtos indispensáveis para a locomoção dos trens. Além disso, houve também a necessidade de se construir, ao longo dos trilhos da Noroeste do Brasil, postos de vigia que funcionavam como verdadeiras moradias para os funcionários responsáveis pela manutenção e preservação da linha férrea em questão²⁰⁸, como é o do pequeno ponto de parada onde se concentraram poucas e rústicas casas para os operários construída no trecho próximo a Lins: Monlevade e que não mais se encontram vestígios de sua presença, apenas nas falas daqueles que vivenciaram este período bem como nos lembra o senhor Paulo dos Santos, quando este recorda sobre o momento em que estava sendo contratado para trabalhar nos trilhos da NOB.

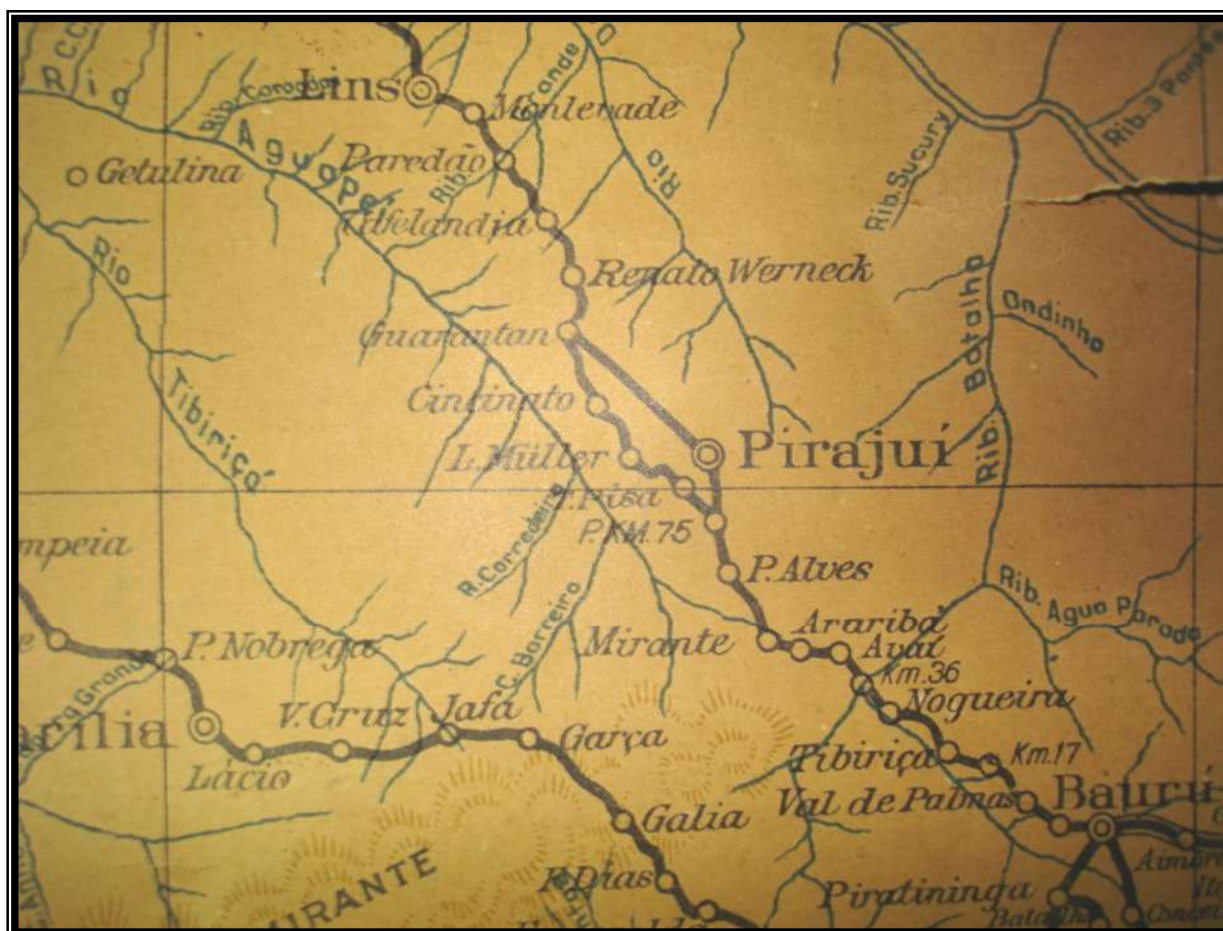


Figura 16: Trecho Bauri-Lins da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil²⁰⁹.

importação sofre restrições necessárias, a Noroeste tem procurado atender, com a possível regularidade, ao volume sempre crescente dos transportes que lhe são oferecidos”.

²⁰⁸ Ver: Ghirardello (2002).

²⁰⁹ Fonte: Arquivo do Centro de Memória Regional UNESP/RFFSA de Bauri-SP. Ano: 1925.

rapaiz, ai eu cheguei e quando deu a hora que me chamaram... ele era rio-grandense, um homem muito difícil. Ele falô pra mim assim: “Cê mora aonde?”²¹⁰. “Eu moro na fazenda São Domingo”. “O que qui ocê faiz lá?” Aquilo foi por Deus rapaiz, ele falou: “o que que você faiz lá rapaiz?”. “Eu sou diarista!”. Ele falô pra mim assim: “se ocê fosse colono, a istrada não ajusta”. E eu era colono! Intão foi a minha, foi a minha... o que eu acertei foi nisso ai. Ai eu falei com o dono da fazenda e disse que tava indo embora, que eu acertei com a Estrada. Ele disse: “Mais cê é colono”. Intão cê já pensô se tivesse tocado isso pro engenheiro, então, então, eu tava fora. Mais no momento, eu tive essa idéia: “Vô falá que eu sô, que eu sô diarista né!”. Intão quando eu entrei, naquela semana larguei o café, naquela semana. Intão cheguei, na minha primeira semana... era difícil rapaiz, era difícil. Discia aqui na ‘estação’ de Monlevade e ia lá no São Domingo, porque de começo eu ainda morava lá. Quanto que dava mais ou menos daqui, dava uns doze quilômetro.

E é exatamente nesse ponto em que entram as quatro rotundas outrora mencionadas. Devido a simplicidade e rusticidade do traçado, houve a necessidade de se construir oficinas ao longo do trecho da Noroeste do Brasil que dessem conta de reparar os danos causados às locomotivas devido ao traçado tortuoso que enfrentavam dia após dia. Além é claro, de permitirem, no caso das rotundas do Estado de São Paulo, a mudança de trajeto das locomotivas que comumente eram utilizadas para atender as necessidades de uma demanda tão exigente, ligada aos ricos empreendimentos cafeeiros desta região.

Isso por que, não só ao longo da malha ferroviária noroestina, como também em quase todas as ferrovias, a relação café e ferrovia foi um dos marcos mais importantes para a propagação desta cultura como também para a extensão dos trilhos ferroviários. Afinal de contas, no início do século XX, todas as relações sociais, econômicas e políticas no Estado de São Paulo eram pautadas e regidas, direta ou indiretamente, pelas ações de desenvolvimento vinculadas ao poderio dos barões de café e dos agentes ferroviários.

Assim, o ouro verde não só fora responsável pela ocupação de quase toda a porção centro-oeste do território paulista, como também foi um agente dinâmico na substituição do antigo meio de transporte efetuado por burros e mulas, pelas

²¹⁰ Exatamente nesse momento o senhor Paulo fica alguns segundos parado, apenas rindo e se emocionando de uma forma valorosa. Era como se este se confundisse com os tempos, ações e valores passados com os de hoje. Só ao final de sua fala foi possível compreender que a trama tecida por este indivíduo, que outrora não possuía as adjetivações necessárias para ser um operário ferroviário e que, tecendo uma trama e ocultando informações de seu entrevistador pode ter acesso ao universo ferroviário do qual tem tanto orgulho em dizer que fez parte. E ao lembrar desse episódio, é perceptível em seu semblante que “mesmo fazendo a coisa errada”, como ele nos disse, e por isso hoje o motivo dos risos, ele teve a oportunidade de “crescer” e almejar algo que sempre sonhara: uma vida melhor para ele e sua família, visto que em suas próprias palavras, ele era visto como “arrimo” de sua família.

primeiras ferrovias de penetração. Se refletirmos a respeito do assunto, veremos que em São Paulo, tal gramíneo fora responsável por alterações físicas, humanas, sociais, culturais e econômicas dentro do Estado. A partir do mesmo, criam-se paisagens próprias, surgem cidades novas, abrem-se zonas pioneiras, desenvolvem-se os centros urbanos, propiciando o aparecimento de ferrovias, ou então acompanhando o desenvolvimento destas, como foi o caso da relação entre este “ouro verde” e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB).

Em primeira instância, o que se percebe nitidamente na fala de periódicos locais que transparecem este cotidiano, são os tempos de enriquecimento, seja este social ou econômico, devido ao “progresso” trazido pela NOB, juntamente ao enriquecimento atrelado ao cultivo do produto cafeeiro na zona noroeste do Estado de São Paulo, mais especificamente o município de Lins. Contudo, em vista deste progresso, o que se começa a perceber, através de uma realidade árdua atrelada a dificuldades de transição geográfica e embates entre os índios (que nesse momento se mostravam extremamente agressivos ao avanço de nosso metal sonante, e que outrora já fora apresentado em nosso trabalho), que o sonho de um futuro rico e promissor não fora, na verdade, uma realidade percebida por todos aqueles que se aventuraram rumo ao desconhecido, principalmente depois da grande seca de 1924. Aqueles que vieram ao início do desbravamento deste município, frutos pomposos provenientes da agricultura, comércio e até mesmo da indústria, seriam colhidos por mais alguns anos. Entretanto, aqueles que vieram com alguns anos de atraso, não poderiam participar de suposta ostentação²¹¹.

Entretanto, voltando aos casos específicos da construção das rotundas na região noroeste do Estado de São Paulo, é fato que ambas possuem uma função importante para o qualitativo desenrolar das atividades ligadas aos transportes que a mesma conduz. No caso específico de Lins, em 1938²¹² o senhor diretor da NOB, Major Américo Marinho Lutz, confirmou a posição de nosso município como um dos mais importantes centros econômicos que beneficiaram o desenvolvimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. E exatamente por sua importância econômica para tal traçado, foi arrojado um plano de ampliações a ser cumprido nos estabelecimentos da NOB em nosso município.

²¹¹ Rodilhas. **Jornal O Progresso**, Lins-SP, ano IX, nº. 491, 08.fev.1927

²¹² Obras da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. **Jornal Comercio de Lins**, Lins-SP, ano XVI, nº. 1.103, 17.jun.1938.

Dentre tais compromissos assumidos alguns se mostram importantes a ponto de serem destacados: a criação de uma nova estação que atendesse a real necessidade de nossos passageiros, um armazém para café e carga, e uma Rotunda para concerto e montagem de material rodante. E é indubitável que tais modificações acarretariam inúmeros benefícios a população linense e ao seu comércio local, visto que dezenas de famílias de operários especializados aqui deveriam se instalar para dar cabo das tarefas que tais empreendimentos exigiriam para que houvesse um adequado andamento de suas funções.

Por tais motivos, neste mesmo ano (1938), a própria Prefeitura doa um lote de aproximadamente dois alqueires próximo à cidade e à margem da linha férrea, para que tais promessas deixem de ser meramente especulativas e passem a ser uma realidade para a nossa população. E neste mesmo ano, serviços de terraplanagem começam a ser executados para o início da construção desta Rotunda. Tal marco fora tão relevante que um representante da Prefeitura Municipal da época acreditava ter feito o melhor para o desenvolvimento econômico de seu município, pois em sua fala este figura representativa do poder público local acreditava fidedignamente que seria através das malhas ferroviárias da NOB que Lins alcançaria o ápice de seu desenvolvimento econômico:

“penso que defendi a economia linense e, conseqüentemente andei com acerto ao resolver que a Prefeitura doasse o terreno questionado ao Governo Federal, pois, de modo indireto o Município será compensado do sacrificio feito com a compra da mencionada área”²¹³.

Como toda e qualquer cidade que se constituía a beira da linha da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, os impulsos, planos e até mesmo prósperos devaneios de desenvolvimento econômico que aqui se faziam, baseavam-se na busca incessante de glórias e tesouros imaginários e até mesmo prometidos por este Eldorado²¹⁴ do Sertão Paulista, ou como diriam alguns jornalistas da época: a Canaã

²¹³ Obras da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. **Comercio de Lins**, Lins-SP, ano XIV, nº. 1.103, 17.jul.1938. Aqui Vasquez (IN: GHIRARDELLO, 2008, pág. 29) caracterizará tal ação afirmando que “as pequenas vilas recebiam a ferrovia como dádiva, e diversas depositavam todas as suas forças políticas na obtenção desse benefício, o que acabava por implicar aceitação do traçado executado conforme os interesses das companhias (...)”.

²¹⁴ Comparação esta feita a uma antiga lenda narrada pelos índios aos espanhóis na época da colonização das Américas que falava de uma cidade cujas construções seriam todas feitas de ouro maciço e cujos tesouros existiriam em quantidades inimagináveis.

Bandeirante²¹⁵. Como que parafraseando a carta escrita por Pero Vaz de Caminha que relatava as maravilhas encontradas neste nosso Novo Mundo ao então Rei de Portugal, poder-se-ia afirmar àquela época: nesta terra, em se “trilhando”, tudo dá, tal era a importância famigerada que tal traçado assumira ao longo de seu processo formativo, seja este econômico, político e até mesmo estratégico. Aqui Vazquez (IN: QUEIROZ, 2008, pág. 52 e 58) afirmará que

Muito mais do que a badalada Madeira-Marmoré, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi a principal responsável pelo processo de ocupação do interior do país, ao mesmo tempo em que esboçava um projeto de interligação ferroviária em escala continental. (...) Em seu trecho paulista, a NOB é reconhecida como a responsável direta pela expansão da frente pioneira. Imediatamente após os nativos terem sido vencidos e afastados, teve lugar a ocupação e a valorização das terras, com violenta especulação. Pequenas estações transformaram-se rapidamente em cidades, em virtude da acelerada implantação das lavouras de cereais e café.

Em meio a este cenário, o nosso município de Lins mostra-se como um dos grandes expoentes da zona Noroeste do Estado de São Paulo, haja visto que o mesmo, como outrora já mencionado neste trabalho, era tido como uma das principais fontes de renda devido a produção cafeeira intensificada de sua localidade fato que a tornaria conhecida, segundo os periódicos locais, como o maior centro cafeeiro do mundo²¹⁶.

Desenvolvimento esse que pode ser comprovado através dos relatórios dos diretores da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Neles se encontram os resultados econômicos que cada uma de suas estações, o que nos leva a crer que, devido à funcionalidade que a Rotunda acenava em meio ao cenário ferroviário, julgava-se imprescindível a existência de uma em meio ao solo linense, justamente pela elevada produção cafeeira e o intenso comércio existente que aqui era existente

²¹⁵ Lins em Revista: um documentário precioso e um atestado indiscutível do progresso e da cultura de nossa cidade. **O Correio de Lins**, Lins-SP, ano V, nº. 1.183, 31.out.1945.

²¹⁶ Há de se ter um extremo cuidado ao fazer tal suposição. É fato que durante os anos da década de trinta, conforme até mesmo os dados retirados dos Relatórios Administrativos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) que aqui foram apresentados, percebe-se a clara importância econômica que esta localidade possuía em frente as cifras arrecadadas por tais trilhos. Entretanto, a afirmação de que este município era evidenciado como o principal centro cafeeiro do mundo é algo relativamente exacerbado. É inquestionável a importância que tal gramíneo exerceu nesta cidade. Contudo, não existem número, nem em periódicos locais, nem nos documentos oficiais da NOB que atestem tal prerrogativa. Assim, percebe-se que há por parte da imprensa local uma certa vanglorificação, uma super valorização de suas produções econômicas para que a própria direção da NOB viesse a atender as necessidades estruturais que eram evidentes em seu traçado, algo corriqueiramente percebido em artigos de periódicos locais deste município.

(exatamente como será apresentado abaixo), o que facilitaria o processo de escoamento em direção a capital do Estado e ao Porto de Santos.

Ao longo do ano de 1942, o que se pode perceber, em demasia, fora um processo contínuo de degradação dos aparatos ligados à manutenção e ao próprio planejamento e usufruto dos pertences ligados as Estradas de Ferro em solo brasileiro. Ferrovias e estações que necessitam urgentemente de reparações, horários e comboios começam a se mostrar escassos – o que possibilita uma espera sofrida de horas e horas para se chegar à capital – e a não darem conta de uma demanda ávida por serviços dignos a sua importância econômica.

Tal declínio mostra-se como a imagem de um sistema administrativo arcaico, pautado em um nepotismo exacerbado em sua malha administrativa, e que até então não supriu as necessidades locais, não conseguindo acompanhar o desenvolvimento desta sociedade e de muitas outras que cercavam os trilhos noroestinos. Além disso, outro fator visivelmente importante para que se possa entender o porquê de uma manutenção deficitária são os reflexos político-econômicos sentidos por causa da Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

A exemplo disso temos a escassez de alguns produtos, entre eles o ferro, a graxa e o óleo, que se mostram cruciais para a continuidade de tarefas cotidianas ligadas a própria manutenção e construção de equipamentos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Graças a essa escassez, o declínio e a possibilidade de se atender um demanda de consumidores crescente passa a ser uma realidade distante de ser atingida, e até mesmo cortes em horários de trens, suspensão do uso de madeiras em torno das Estradas são percebidos.

Contudo, no ano de 1943²¹⁷ foi disponibilizado pelo Governo Federal a quantia de Cr\$ 2.400.000,00 (dois milhões e quatrocentos mil cruzeiros) destinada a melhoramentos estruturais ao longo deste percurso. A esse montante que será administrado e aplicado pelo Diretor Geral da NOB o Tenente Coronel Marinho Lutz conforme as reais necessidades estruturais de uma estrada que se mostra em um período de déficit que se dera, de acordo com os relatórios instituídos pela própria NOB, prioritariamente, por causa das conseqüências advindas do reflexo da Segunda Guerra Mundial.

²¹⁷ Grandes melhoramentos ferroviários da NOB para Lins. **Jornal O Progresso**, Lins-SP, ano XXIV, nº. 1.532, 28.fev.1943.

Desta forma, parte da receita outrora mencionada foi gasta em nosso município para atender algumas das necessidades solicitadas já algum tempo. Entre estas, podemos destacar: a construção de uma nova estação, instalações mais amplas para as oficinas, uma rotunda, que como dito anteriormente, teve o processo de terraplanagem iniciado em 1938, de acordo com periódicos locais e os relatórios da NOB, que sob a figura representativa do Major Marinho Lutz afirmavam que

“pelo regime de tarefa, demos início, em 1938, aos trabalhos de terraplanagem para o preparo do local onde pretendemos construir uma rotunda para locomotivas. Com os referidos serviços; que exigiram grande movimento de terra, em virtude da topografia do local, despendamos, até 31 de dezembro último, a importância de 244:587\$600”.

É inegável a força que o desenvolvimento cafeeiro não apenas nesse período de 1944, como também por boa parte da planificação ferroviária da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, mais especificadamente entre o trecho de Bauru a Lins²¹⁸. O crescimento cafeeiro deste município era tamanho que no ano anterior mais de 600 mil sacas foram despachadas de Lins sentido capital²¹⁹, e como nos lembra o senhor Sebastião Oliveira Vallim,

Café foi o que predomino aqui. Lins foi a capital mundial do café, né! Quando chegava ocasião, em julho abria a exportação, daí era aquela correria pra carrega vagão de café. Era aquela luta! Falta de vagão! Infelizmente era aquela correria porque asfalto não tinha e era tudo por ferrovia né!

Um fato interessante a esse período é a analogia criada para exemplificar a relevância econômica que este município apresenta para as cifras criadas para o benefício não só da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, como também para todo o Estado de São Paulo. Para muitos, devido ao intenso e rápido progresso desenvolvido pelo posicionamento estratégico que Lins possuía perante o próprio Estado, a ferrovia (NOB), e principalmente ao tão sonhado ouro verde, em todos os

²¹⁸ “(...) Pirajuí – chegou a ser, certa época, o maior município produtor do país, na proporção – segundo acentuava uma certa publicidade propagandística – de um pé de café para cada habitante do Brasil”. (MATOS, 1990:52-53)

²¹⁹ Contudo, tais avanços econômicos não eram suportados, naquele momento, pelo aparato operacional de nossa ferrovia. Nem locomotivas, vagões e armazéns eram capazes, devido a sua própria capacidade, de atender tamanha demanda. Contudo, a eficiência dos Serviços de Coordenação e Prioridade dos Transportes Ferroviários era implacável graças a criação das chamadas Agência-Cidades. Estas eram espaços destinados ao armazenamento de produtos agrícolas, e sua concentração e administração, entre o trecho Bauru-Araçatuba era praticamente impecáveis. Apenas para se ter uma noção de sua importância logística em meio as operações da NOB, neste mesmo ano, fora adquirido por parte deste corpo administrativo no município de Lins, um espaço com a capacidade de armazenamento de 100 mil sacas. (Transportes Rodo-ferroviários. **Jornal O Progresso**, Lins-SP, ano XXV, nº. 1.662, 22.jun.1944).

cantos da cidade como também em toda a parte de nosso Estado proclamava-se o nome de Albuquerque Lins como o Eldorado²²⁰ da região Noroeste do território de São Paulo.

Assim, a construção de uma rotunda em tal localidade veio ao encontro das necessidades inerentes ao desenvolvimento cafeeiro de sua região, bem como aos transportes de todos os produtos que em sua região eram produzidos e destinados a outras localidades, em especial ao porto de Santos, haja visto que, por causa da linha única e da bitola métrica existente em todo o traçado paulista da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), que impossibilitavam o movimento de trens em sentidos contrários²²¹, foi necessário ali implantar um mecanismo que desse conta de direcionar as voluptuosas cargas existentes e que constantemente embarcavam sentido Lins-Capital, e que ao mesmo tempo não interrompesse o fluxo do sentido a Mato Grosso do Sul. E tal solução fora encontrada, graças à implantação da Rotunda em tal localidade.

O município de Lins de acordo com os dados levantados nos Relatórios da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e que podem comprovar o fluxo monetário e a renda que este município propiciava para esta malha ferroviária, entre o período de 1931 a 1947, figurou entre os seis maiores produtores de receitas à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), tanto em território paulista, quanto em território sul-matogrossense, exatamente como poderemos visualizar através dos dados contidos na tabela abaixo:

	1931		1932	
	ESTAÇÃO	RECEITA	ESTAÇÃO	RECEITA
I	Campo Grande – MS	2.395:408\$040	Lins – SP	2.489:398\$320
II	Birigui – SP	1.740:088\$350	Birigui – SP	2.410:144\$450
III	Araçatuba – SP	1.660:294\$720	Campo Grande – MS	2.227:387\$230
IV	Bauru – SP	1.649:228\$250	Bauru – SP	1.895:866\$880
V	Penápolis – SP	1.260:024\$460	Araçatuba – SP	1.882:902\$090
VI	Lins - SP	1.247:060\$120	Penápolis – SP	1.565:941\$670

²²⁰ Lins: sua história e seu progresso. **Jornal O Progresso**, Lins-SP, ano XXXV, nº. 2.670, 27.set.1954

²²¹ Ver: Ghirardello (2002).

	1933		1934	
	ESTAÇÃO	RECEITA	ESTAÇÃO	RECEITA
I	Campo Grande - MS	3.719:986\$900	Campo Grande - MS	1.985:328\$300
II	Lins - SP	3.482:951\$700	Bauru - SP	1.777:034\$450
III	Birigui - SP	2.965:491\$700	Lins - SP	1.327:005\$350
IV	Araçatuba - SP	2.809:378\$750	Araçatuba - SP	1.322:780\$250
V	Bauru - SP	2.260:756\$300	Birigui - SP	1.210:276\$250
VI	Penápolis - SP	1.961:289\$960	Promissão - SP	710:507\$850

	1935		1936	
	ESTAÇÃO	RECEITA	ESTAÇÃO	RECEITA
I	Campo Grande - MS	2.703:944\$250	Campo Grande - MS	2.961:648\$200
II	Lins - SP	2.368:212\$600	Lins - SP	2.645:654\$700
III	Araçatuba - SP	2.101:988\$900	Bauru - SP	2.436:285\$400
IV	Birigui - SP	1.891:017\$400	Araçatuba - SP	2.311:518\$400
V	Bauru - SP	1.626:144\$600	Birigui - SP	2.170:761\$200
VI	Cafelândia - SP	1.069:595\$950	Porto Esperança - MS	1.300:209\$100

	1937		1938	
	ESTAÇÃO	RECEITA	ESTAÇÃO	RECEITA
I	Bauru - SP	3.939:307\$000	Bauru - SP	5.197:426\$700
II	Campo Grande - MS	2.536:192\$400	Lins - SP	3.140:498\$500
III	Lins - SP	2.435:645\$540	Birigui - SP	3.090:287\$100
IV	Araçatuba - SP	2.417:066\$200	Araçatuba - SP	2.905:034\$100
V	Birigui - SP	2.271:720\$400	Campo Grande - MS	2.391:419\$900
VI	Porto Esperança - MS	1.325:761\$200	Porto Esperança - MS	1.498:845\$900

	1940 ²²²		1941 ²²³	
	ESTAÇÃO	RECEITA	ESTAÇÃO	RECEITA
I	Campo Grande - MS	3.728:883\$900	Bauru - SP	3.799:679\$400
II	Bauru - SP	3.696:410\$600	Araçatuba - SP	3.196:027\$800
III	Araçatuba - SP	3.519:151\$400	Lins - SP	2.963:133\$400
IV	Porto Esperança - MS	3.166:558\$000		
V	Birigui - SP	2.788:877\$000		
VI	Lins - SP	2.665:536\$200		

²²² O ano de 1939 não está sendo apontado aqui neste trabalho simplesmente pelo fato de que o seu respectivo relatório não se encontra nos arquivos do Centro de Memória de Bauru, interior do Estado de São Paulo.

²²³ Os dados referentes ao ano de 1941 encontram-se incompletos pois o próprio arquivo do Centro de Memória o está. Neste relatório, não existe a presença de todas as estações, por isso, deixamos as três outras posições em aberto.

	1943		1944	
	ESTAÇÃO	RECEITA	ESTAÇÃO	RECEITA
I	Bauru – SP	Cr.\$ 5.983.260,60	Araçatuba – SP	Cr.\$ 8.156.787,10
II	Araçatuba – SP	Cr.\$ 5.705.825,30	Bauru – SP	Cr.\$ 8.065.573,00
III	Campo Grande – MS	Cr.\$ 5.660.097,80	Campo Grande – MS	Cr.\$ 7.819.428,20
IV	Lins – SP	Cr.\$ 3.890.778,80	Lins – SP	Cr.\$ 5.593.775,00
V	Birigui – SP	Cr.\$ 3.203.538,90	Birigui – SP	Cr.\$ 5.423.396,10
VI	Andradina – SP	Cr.\$ 2.120.547,40	Penápolis – SP	Cr.\$ 3.092.484,20

	1945		1946	
	ESTAÇÃO	RECEITA	ESTAÇÃO	RECEITA
I	Campo Grande – MS	Cr.\$ 10.650.754,40	Campo Grande – MS	Cr.\$ 7.884.151,40
II	Porto Esperança – MS	Cr.\$ 10.482.289,20	Bauru – SP	Cr.\$ 7.810.824,00
III	Bauru – SP	Cr.\$ 9.468.567,20	Lins – SP	Cr.\$ 7.585.812,40
IV	Araçatuba – SP	Cr.\$ 9.256.358,40	Araçatuba – SP	Cr.\$ 7.522.437,30
V	Lins – SP	Cr.\$ 5.775.099,00	Andradina – SP	Cr.\$ 6.619.057,80
VI	Birigui – SP	Cr.\$ 4.509.103,30	Porto Esperança – SP	Cr.\$ 6.036.992,50

	1947	
	ESTAÇÃO	RECEITA
I	Campo Grande – MS	Cr.\$ 7.884.151,40
II	Bauru – SP	Cr.\$ 7.810.824,00
III	Lins – SP	Cr.\$ 7.585.812,40
IV	Araçatuba – SP	Cr.\$ 7.522.437,30
V	Andradina – SP	Cr.\$ 6.619.057,80
VI	Porto Esperança – SP	Cr.\$ 6.036.992,50

Tabela 06: Estações e receitas – análise econômica entre os períodos de 1931 a 1947²²⁴.

Entretanto, fazendo uma crítica às cifras que aqui estão sendo apresentadas com o intuito de se justificar, levantando uma hipótese, do por que da construção de uma Rotunda no município de Lins, é importante apresentarmos aqui que nem tudo realmente transparece, ao longo do traçado da malha ferroviária noroestina e

²²⁴ Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFSA, Bauru-SP. Relatórios da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Anos, 1931-1932-1933-1934-1935-1936-1937-1938-1940-1941-1943-1945-1945-1947.

principalmente após a grande crise econômica de 1929, os ideais de progresso e prosperidade econômica que tanto se enxerga em relatórios e periódicos locais e regionais que tentavam manter vivos os ideais futuristas de um traçado heróico por ter desbravado o desconhecido e ainda mais por ter possibilitado acúmulos materiais e imateriais às localidades que usufruíram do efeito sócio-econômico advindos destes trilhos, e como é o caso do município de Lins, que durante muitos anos absorveu benefícios destes trilhos e do tão sonhado “ouro verde”.

O certo é que, independentemente das características valorativas²²⁵ que poderiam ser ligadas à ferrovia na região noroeste do Estado de São Paulo, e que notoriamente são sentidas nos discursos de seus ex-ferroviários, como também nos relatórios que teciam elogios às competências e esforços administrativos de seus diretores, é fato que “a debilidade estrutural da ferrovia era tão evidente e constrangedora que, a partir de 1933, seus dirigentes, nos relatórios anuais, faziam constantes referências ao esforço de todos para reerguê-la, afinal ‘à altura de sua missão histórica e heróica e recuperá-la diante das expectativas produtivas de uma indústria de transporte’” (POSSAS, 2001, pág. 245).

Contudo, ao retornarmos os olhares para a implantação da Rotunda no município de Lins, através dos Relatórios emitidos pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, bem como o uso dos periódicos locais, percebemos que a Rotunda aqui citada passa, em poucas palavras, pelos seguintes estágios:

Ano de 1938: início dos trabalhos de terraplanagem para a construção da Rotunda. Nesse período, o Major Marinho Lutz mencionará que “pelo regime de tarefa, demos início, em 1938, aos trabalhos de terraplanagem para o preparo do local onde pretendemos construir uma rotunda para locomotivas. Com os referidos serviços; que exigiram grande movimento de terra, em virtude da topografia do local,

²²⁵ Mesmo que sua instalação na região tenha custado à vida de centenas de homens, mortes e assassinatos de mulheres e extermínio indígena, mesmo que a prática da cidadania fosse limitada a uma minoria que exercia um poder arbitrário e excludente, cristalizou-se na memória das populações e dos ferroviários que fizeram parte dessa experiência, e até mesmo das gerações seguintes, a idéia do espírito engrandecedor do pioneirismo ferroviário e de seus homens (embora apenas alguns sejam identificados e exaltados pela história oficial) e do seu papel, enquanto semeadores de cidades e da modernidade. Assim as imagens e representações construídas historicamente foram deslocadas do âmbito das relações sociais que as forjaram e, como fragmentos de exterioridades utilizadas para reviver o épico do bandeirantismo, uma espécie de volta ao passado paulista. Mas os discursos e as imagens podem ser analisados pelo que representam ainda no imaginário coletivo social (POSSAS, 115-116).

despendamos, até 31 de dezembro último, a importância de 244:587\$600”. Nesse período de construção nos lembra o senhor Sebastião Villardi que

“O local onde a rotunda foi erguida era um barranco onde foi tirado terra pra fazer a terraplanagem. Num foi utilizado nenhum tipo de máquina no local. Tudo era feito com força animal. Usava-se um burro com uma carroça que levavam as ferramentas. Foram se fazendo os aterros, as terraplanagens, os alicerces foram tomando forma, e surgiu o objeto ai que ce ta vendo”

Ano de 1944: em abril, estavam terminados os trabalhos de terraplanagem. Em outubro, começou a ser construído o edifício. Em uma das observações feitas pelo Tenente Coronel Marinho Lutz, o mesmo menciona que a construção da Rotunda no município de Lins: “foi iniciada, em fevereiro de 1944, (...) como parte integrante da remodelação do traçado da Estrada. Em abril estavam terminados os serviços de terraplanagem necessários para o preparo do local da construção, tendo havido um movimento de terra de 28.814,229 m³. Dada à dificuldade da obtenção de materiais, principalmente ferro e cimento, só em outubro pode ser atacada a construção do edifício. A despesa, até o fim do ano, aplicada nessa obra, atingiu a importância de Cr.\$ 536.326,90”.

Ano de 1947: concluídas as obras da Rotunda, incluindo a construção de um reservatório para duzentos mil (200.000) litros. Contudo, em uma observação digna de nota e que nos chamou a atenção neste relatório, o então Diretor Coronel Lima Figueiredo afirmará que “há, na Estrada, ainda, muito que fazer e realizar”, e que tais necessidades não poderão ser vislumbradas no intervalo de um ano, seja por falta de capital como até mesmo de tempo hábil para se concretizar fielmente todos esses planejamentos.

Desta forma, um ponto que nos chama atenção é o longo intervalo entre o começo e o término da obra. Isso se deve às dificuldades de obtenção de cimento, aço e ferro, visto que o período em questão foi fortemente marcado pelas ações políticas advindas da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) que afetaram toda a economia mundial, fato esse que abalou diretamente diversos setores econômicos e sociais não só nas capitais administrativas do Estado brasileiro e por diversos outros países afora, como também ocasionou a falta de tais materiais, que foi sentida em

demasia por parte das estradas de ferro e de seus aparatos, exatamente como nos lembra o diretor da NOB em 1941, o General João de Mendonça Lima, ao dizer que “a Noroeste, como todos os empreendimentos industriais, sofre as conseqüências da guerra que assola o mundo e os seus serviços se ressentem da falta de materiais, notadamente daqueles de importação”.

Tais dificuldades também foram sentidas em todas as cidades que iam se formando ao longo da malha ferroviária noroestina, pois materiais como cimento, aço e principalmente ferro eram escassos e no que diz respeito a este último, como nos lembra o Jornal O Progresso em 1942, eram destinados

as indústrias bélicas, sobretudo as que trabalham para a marinha, consomem quantidades tão grandes de ferro e aço que para atender-las, novas e urgentes medidas estão sendo adotadas. Procuram as autoridades, os industriais e a própria população civil satisfazer integralmente as necessidades bélicas. (...) Calculam os técnicos que até o fim do ano serão conseguidas, mediante a campanha ora em pleno desenvolvimento, mais de 50 milhões de toneladas de ferro e aço para a vitória²²⁶ (SIC).

E em Lins isso não fora diferente. Tal era a importância e escassez do ferro e do aço devido a Segunda Guerra que campanhas locais foram realizadas para tentar suprir a necessidade que nossas forças bélicas tinham perante a aquisição de tal metal²²⁷. Uma em especial fora conhecida como “Pirâmide Metálica” de Lins, que seria erguida na praça Coronel Piza para que mais tarde, os elementos que aqui fossem recolhidos fossem entregues ao destino próprio e pudessem ser utilizados para a preparação de material bélico. Tal era a importância do ferro e do aço para o período que o senhor Paulo Cardoso dos Santos nos lembra que

Porque naquele tempo estrada de ferro, quando tava em atividade, se você, o engenheiro, qualquer um desses chefe de linha aí, se algum desses pegasse um pedaço de ferro aí, hum!... vamu supô, um exemplo, pra vê comu era difícil a estrada de ferro: faiz di conta que ocê tinha um pedaço de trilho na sua casa. Passava um desses e visse, eles mandava um trabalhado ou o feitor: “Passa lá na casa de Fulano. Eu vi em um lugar mais ou menos assim assim, um pedaço de trilho. Passa lá, vê quem deu ou quem vendeu e arranca pra já!”.

Entretanto, apesar da importância que o edifício da Rotunda representa para os meandros do desenvolvimento ferroviário no município de Lins, haja visto, conforme debatido anteriormente sua inquestionável relevância para que as embarcações de

²²⁶ Recuperação de ferro. **Jornal O Progresso**, Lins-SP, ano XXIV, nº. 1.480, 30.ago.1942.

²²⁷ Campanha do metal: manifesto ao povo. **Jornal O Progresso**, Lins-SP, ano XXIV, nº. 1.484, 13.set.1942.

todas as mercadorias e gramíneos que aqui eram produzidos, e em especial aqui o café, seguissem rumo a capital paulista e ao porto de Santos, o usufruto e a utilidade de tal mecanismo não se dera por longa data, pois suas atribuições foram encerradas devido à mudança de trilhos que aconteceu em parte dos trajetos da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), mais notadamente em território paulista²²⁸.

De acordo com Queiroz (2004) o traçado delineado em trecho paulista encontrava-se exacerbado por curvas de raios tão exíguos, várias rampas com a inclinação bem acima do permitido e desejável, o que de fato prejudicava o trajeto e a operação dos trens nesse trecho²²⁹. Assim, a remodelação do traçado paulista mostra-se como uma das primeiras necessidades desta ferrovia, visto que a decadência de aparatos ferroviários, os constantes atrasos de mercadorias e as incessantes reclamações por parte das cidades que cortam a linha da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, especialmente o município de Lins, evidenciam os aparatos ferroviários como elementos retrógrados e incompatíveis ao ideal de progresso que outrora fora vinculado a sua malha e que agora se mostra inerente em outros meios de transporte e comunicação.

Assim, a remodelação do trecho paulista inicia-se por volta da década de vinte e a mesma é feita quase que por completo, assumindo-se um novo traçado e novos trilhos que pudessem proporcionar uma nova dinâmica a atividade ferroviária, de forma que o desgaste fosse menor e a qualidade do traçado fosse melhorado, diminuindo assim os espaços entre os municípios que fossem situados ao longo de sua malha.

Contudo, apesar de inúmeros percalços administrativos que propiciaram uma reestruturação morosa de tais trilhos, apenas em 1956 é que o trecho Bauru-Lins encontra-se completamente reformulado, o que fez com que a estação antiga, anos mais tarde fosse desativada e uma outra fosse construída em local diferente. Desse fato, nos lembra o senhor Sebastião de Oliveira Vallim, a repercussão que tal mudança acarretou sobre o município de Lins:

²²⁸ Ver: Queiroz (2004).

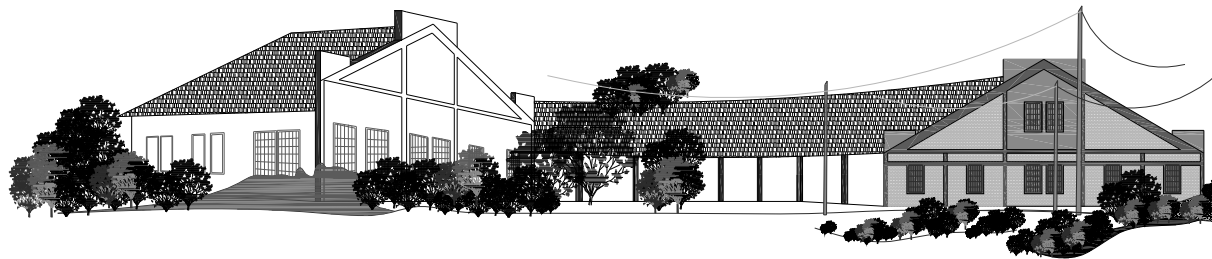
²²⁹ A título de curiosidade, o traçado de Bauru a Araçatuba, que hoje possui uma distância de aproximadamente 190 quilômetros à época era feito com incríveis 1.188 quilômetros, dado o número excessivo de curvas e rampas existentes (QUEIROZ, 2004).

Tiraram do centro da cidade pra leva pra um lugar sem recurso. Daí é que já começo a cai o movimento de Lins quando mudo pra lá, né! Inclusive de passageiros, viu! Se eu não me engano foi em 15 de novembro de 1962...

Com a mudança da linha, a Rotunda perde a importância e o papel dentro da malha ferroviária noroestina deste município, sendo relegada a um espaço de penumbra e caindo aos poucos no esquecimento dos cidadãos que um dia puderam perceber e presenciar o cotidiano ferroviário desse gigante adormecido. E gradativamente, com a expansão do sistema rodoviário, a partir da década de 50, atividades em torno da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), assim como em outras malhas ferroviárias, começam a estagnar-se restando, a partir de um processo sempre crescente de degradação, um patrimônio expresso pelas construções arquitetônicas desse período, com inúmeras peças e elementos relacionados à ferrovia e uma memória ainda remanescente de personagens diversas que viveram e ainda vivem a realidade do transporte ferroviário no país.

Desta maneira, será através das recordações dos sujeitos que puderam participar deste simbolismo que a história nos conta, das linhas férreas, que vislumbraremos a percepção que esta tem e que é fortemente enraizada na fala, nos relatórios e periódicos que acompanharam a fixação e propagação dos valores ferroviários na localidade de Lins, além é claro, de apresentar através de um olhar pormenorizado das falas e recordações destes indivíduos, não apenas aquilo que é insistentemente insinuado e aludido aos feitos heróicos, progressistas e econômicos do trilhos da Noroeste do Brasil, como também a seguir tentaremos captar o outro lado da história, de uma ferrovia que se encontrava em meio a um processo degenerativo paulatino, que de certa forma influenciava todo o contexto social-econômico que era “rasgado” por seus trilhos e que não foi ilustrado, com tanta veemência, como os aspectos positivistas oriundos dessa malha.

***4. A HISTÓRIA PELO OLHAR DO INDIVÍDUO: A
POSSIBILIDADE DE SE ENXERGAR UMA VERDADEIRA
COMUNIDADE DE SENTIDOS.***



“As veiz a gente olhando assim... será que isso já foi o que era? Pra tá numa situação dessa! Tá tudo abandonado né! Antigamente era tudo cuidadoso, tudo bem cuidado. Agora não!”

A fala do ferroviário Geraldo José de Araújo é emblemática e transparece a maneira como a Rotunda apresenta-se a uma população que foi capaz de evidenciar e fazer parte dos usos e abusos remetidos a um espaço tão singular não apenas ao cotidiano ferroviário nacional, como também à própria comunidade local, visto que através deste e da relação que, tanto indivíduos ferroviários quanto sujeitos comuns e excluídos das tramas e intrigas ferroviaristas estabeleceram e vincularam a esta edificação que de certo, alicerça-se como um dos ícones representativos desta mesma comunidade e que evidenciam a maneira como relações culturais, sociais, econômicas e até mesmo políticas foram responsáveis pela construção de uma imagem, de uma identidade, de uma história peculiar e de características que vão ao encontro da prerrogativa de entendermos quais foram os valores e quais ainda são os significados que esta edificação possui perante uma comunidade que foi capaz de perceber, presenciar e usufruir dos usos que foram assumidos e atribuídos a esta Rotunda.

Desta forma, o intuito aqui é o de prospectar e distinguir os signos que esta construção, originariamente ferroviária, é capaz de suscitar diante da própria identidade cultural local e como, por meio de uma capciosa apreciação, este objeto mostrar-se-ia enquanto um ícone expressivo capaz de refletir e “iluminar” parte da história deste povoado. Assim, por meio de um processo interpretativo que de certo remeterá a uma singularidade local²³⁰ e sinalizará justamente o valor impar desta edificação, tentaremos o entender como propícios lugares de memória que desenharão uma rede de descobertas capaz de revelar e propagar a(s) identidade(s) que estão por detrás deste objeto ferroviário, ajudando a própria comunidade a captar “sua alma”, sua essência.

Para tanto, existe a necessidade de se enxergar essa edificação muito além de sua materialidade. Há então a necessidade de nos questionarmos a respeito da valoração que este objeto tem perante a comunidade que durante muitos anos

²³⁰ A ferrovia, os seus aparatos e a maneira como estes consumiram, desenvolveram e alavancaram as relações sociais, econômicas e políticas locais, sem deixar de lado os novos usos empreendidos por parte da população a estes objetos que, devido a descaracterização do espaço ferroviário nacional, assumiram novos usos e valores que outrora também tinham suas autenticidades e importâncias.

usufruiu, e ainda, mesmo que de forma distorcida e não tão adequada (como apresentaremos a seguir), o faz. Desta forma, para isso se tornar possível há uma necessidade imperativa de enfocarmos a discussão não apenas na materialidade e funcionalidade desta Rotunda, e sim em entendermos as “vozes” que se encontram fixadas em cada parte de seu espaço, “vozes” essas que nos remeteriam as distintas facetas que projetaram valores e construíram imagens da população em relação a esta edificação.

Desta forma, através da contemplação de seu espaço, a Rotunda de Lins é capaz de instigar, em diferentes tons e curiosidades, os sentidos de seu observador, incutindo neste uma certa necessidade em ver e sentir quais valores históricos que fizeram parte de seus cotidianos e dentre estes quais são aqueles que evidenciam uma peculiaridade capaz de destoar a maneira como este espaço se apresenta para sua comunidade e auxiliar o processo de formação da identidade cultural local que outrora fora identificada como um ícone reafirmador do pensamento da elite paulista em meados da década de vinte, haja visto que esta era entendida como

O melhor índice da potencialidade vital da Noroeste (...) a cidade do futuro, em que tudo é começo e promessa, mas onde tudo é vida estuante e fulminante progresso. Os estrangeiros são minoria. Lins é um documento vivo. Comprova a extraordinária capacidade de ação do povo paulista (FERRAZ, 1924, pág. 81)

Assim, cabe aqui um questionamento: por meio da imagem outrora apresentada, quais histórias, quais signos, quais imagens aqui poderiam ser resgatadas?

Como visto anteriormente, a esta edificação ferroviária ligáramos e perceberíamos como o processo de formação e crescimento do município de Lins se deu e como neste trajeto foi possível entender que existem alguns pontos relevantes para e que nortearam as relações sociais desta localidade: o processo de ocupação territorial; a relação com a cultura indígena; a importância do café; a questão da ferrovia: o início, o apogeu e encerramento; a apropriação dos espaços ferroviários: novos usos e novos olhares.

Assim, percebemos o quanto os aparatos ferroviários evidenciam-se como marcos históricos que relatam e exalam indícios de processos sócio-históricos cruciais para a apresentação do espaço tal qual o conhecemos hoje. E se prestarmos atenção, por meio destes próprios espaços conseguiremos evidenciar características norteadoras do conhecimento que a própria comunidade linense tem

de si própria, alicerçando e lapidando a forma como sua identidade cultural é percebida, renovada e perpetuada, projetando uma imagem coesa de valores, condutas, relações sociais que fazem parte de sua história e que possibilita aos seus indivíduos o entendimento do que é ser “linense” e a representatividade que esta imagem tem perante os outros grupos que os cercam.

Contudo, apenas para um exercício de olhar, seria interessante visualizarmos a maneira como esta edificação se apresenta e tentar descobrir quais histórias podem ser vistas por meio desta contemplação.



Figura 17: Perspectivas da Rotunda de Lins – olhares sob sua materialidade.

É fato que através da contemplação da Rotunda de Lins haveria a possibilidade de se enxergar relações sociais que apontam para a maneira como a ferrovia se misturava, guiava e até mesmo criava pontos de referência e que identificavam a forma como a estrutura social, econômica e cultural em Lins se alicerçou, mesmo depois que novos usos foram aplicados a sua materialidade.

Naquela construção, que como bem nos lembra o senhor José Martins Filho, “se fazia di tudo, trocava as peça das locomotivas, as braçagens da locomotiva, fazia di tudo ali, ali era pra si faze serviço geral das locomotivas ali na rotunda”, hoje pode ser entendida como ponto inicial de desenvolvimento do município de Lins. Assim, suas estruturas seriam capazes de refletir e ampliar resgates de histórias e relatos que dependem sobre como o próprio município enxergava tal localidade antes, durante e depois dos tempos onde as locomotivas e os produtores cafeeiros influenciavam as relações sociais daquele tempo. Aquele espaço originariamente ferroviário, ao longo dos anos de integração com o município de Lins, assumiu distintos usos que refletiam, de certa forma, a situação social-econômica da época. Em geral, três grandes marcos representativos poderiam ser atrelados a esta edificação e que remeteriam a momentos fragmentados deste espaço: o início – a história dos leprosos; o desenvolvimento – café e ferrovia; o desfecho – exposição de agro-negócio, e anos mais tarde o depósito de materiais da Prefeitura Municipal.

Como visto anteriormente, o terreno para a construção do edifício da Rotunda foi doado pelo poder público local em 1938. Contudo, como nos alerta o ferroviário Geraldo José de Araújo, a região a qual foi destinada à instalação de um posto destinado a manutenção e preservação de locomotivas, bem como a distribuição destas perante o traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, encontrava-se um pouco distante da estação e ali havia a presença de um pequeno núcleo habitacional, isolado por necessidades singulares: uma vila de portadores de hanseníase, doença popularmente conhecida como lepra.

Bom isso ai foi antes di... faiz muitos anos. Eu era muleque, mais eu me alembro que a entrada principal era ali. Num tinha a Rotunda não. Naquele tempo num tinha. Era uma matinha assim pra frente da estação. Um quilômetro e poco da linha, aquele espaço ali, tinha as casa qui eles morava ali. Era encostado ali, mais faiz muitos anos isso, muitos anos. Aquele tempo eu não era empregado da estrada mais eu morava na fazenda né, me alembro.

Naquela época, entre meados da década de 20 e 30, os indivíduos que apresentassem os sintomas da hanseníase eram isolados do restante da população local, devido ao alto grau de contaminação e a inexistência de uma cura para esta doença que assolava diversas populações carentes de artefatos que pudessem combater tal enfermidade. Contudo, temerosos que um das primeiras imagens apreendidas pelos indivíduos que chegassem a tal territorialidade acabasse por espantá-los, o próprio poder público acabou desalojando os indivíduos que ali se encontravam, doando as terras próximas aos diretores da NOB para que estes pudessem iniciar os procedimentos necessários para que ali fosse erguida uma edificação de grande porte e de relevante importância para o desenrolar das atividades ferroviárias desta localidade: a Rotunda.

A perspectiva de desenvolvimento do município era tamanha e a prosperidade que se almejava obter pela forte relação que ali se evidenciara entre café e ferrovia, fez com que muitos indivíduos colonos das fazendas locais se arriscassem a largar seus serviços fixos para se “aventurar” neste novo mundo ferroviário que aos poucos ia galgando o status de importante atividade articuladora entre a expansão cafeeicultora e o ideal progressista tão almejado para o interior do Estado de São Paulo e para o Estado do Mato Grosso do Sul que fora concebido por meio de uma perspectiva política e estratégica que tinha como o intuito criar um sistema de comunicação e transporte eficaz, que ligasse e integrasse o centro-oeste brasileiro aos demais interesses sociais, econômicos e políticos da época.²⁵⁹

Assim a ferrovia, em especial a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) apresentava-se como um mundo novo de descobertas e que proporcionaria aos indivíduos “sem nome” que nele ingressassem e usufríssem dos resquícios de seu projeto arrojado de crescimento de um sertão isolado, porém com grandes perspectivas de engrandecimento, a possibilidade de um reconhecimento social e até mesmo econômico de suas ações, contudo, nem só de glórias e prestígios estes indivíduos foram cobertos²⁶⁰.

²⁵⁹ Ver: Coelho e Vicente (In: LOSNAK, 2008); Vasquez (In: QUEIROZ, 2008).

²⁶⁰ “A construção da NOB foi cercada de tantos problemas que a ‘história oficial’ da ferrovia costuma descrevê-la em tons épicos. Curiosamente, no entanto, ao contrário do que se poderia pensar, a parte mais dramática dessa ‘epopéia’ desenrolou-se no trecho de São Paulo, e não no sul-matogrossense. Na primeira década do século XX era o oeste do estado de São Paulo, e não o sul de Mato Grosso, que constituía uma área ainda não conquistada e praticamente desconhecida pelos povoadores não-índios. Os kaingang, tradicionalmente conhecidos como coroados, habitantes do oeste de São Paulo, defenderam com vigor o seu território, em sangrentos conflitos que chegaram a paralisar, por algum tempo, o avanço da via férrea. Foi também no trecho paulista, no vale do baixo

Nesse ponto, tanto o senhor Geraldo, quanto o senhor Paulo – respectivamente – ao relatarem como ingressaram à malha ferroviária da NOB, manifestaram que, a priori, suas intenções eram mera e claramente econômicas. Os mesmos enxergavam na ferrovia uma probabilidade em se melhorar de vida e, conseqüentemente, dar melhores condições aos entes pelos quais eram responsáveis, tanto econômica quanto emocionalmente.

Ai quando foi primeiro de maio quando começo a colhê café, os caras vieram casa por casa: Tamo meio sem serviço e intão nois vamu começá a colhê o café. “Eu num vô colhê café! Mais pur que que ocê num vai colhê café? Ocê num é colono. Sô colono, mais num vô e num vô mesmo. Eu já tinha certado o serviço na Rotunda. Dirrubá barranco pra abrí espaço pra nois podê fazê o espaço da Rotunda. Ah, mai eu num vô, num vô e num vô memo! É, mais cê tá no contrato lá da colônia. Porque se quisé sai antes de vence um o rapaiz tem di pagá multa né. Eu falei: “Bom, que nome que tá lá na cardeneta? Naquele tempo tinha as cardeneta e marcava os doze mês. Primeiro de outubro desse mês, trinta de setembro do ano que vem. E ali então rezava tudo os direito que a pessoa, que a pessoa... agora num existi mais, agora num existi mais. Falei: que nome que tá na cardeneta? Que nome que tá na cardeneta? Maria de Livia Gonçalves. Intão colona é ela, num é eu. Quando nois mudemo lá eu era di menor né, intão eles punharam o responsável. E o responsável era ela. Depois passei pra di maió e ficô aquilo lá a mesma coisa. Ai num teve jeito

Porque naquela época era difícil. Eu sai bem ainda porque eu sô um poco meio curioso, entendeu? Porque na época eu trabalhava na fazenda aqui em Lins a vinte quilômetros do Monlevade. E eu era colono na fazenda, eu era colono. Eu fui arrimo de família, eu casei em 59, quando foi em 60, quando eu entrei na rede. Eu fiz, trabalhando na fazenda, eu fiz, naquele tempo não tinha documento a não se o registro, aí eu fiz os documento, que era a carteira profissional, já fiz no nome da Rede, tudo certinho. Foi quando um amigo meu, que jogava futebol, me disse: “Paulão, a estrada ta ajustando”. Ai cheguei em casa e falei pra minha muié, e fui trabalhá. Cê sabe que quando eu cheguei na roça, no serviço de lavoura e café e fiquei pensando rapaiz: “Vô, num vô, vô, num vô!” Sabi aquela coisa. Ai eu peguei o rodô e joguei pra dibaixo do café e sai de lá a pé. Tinha um ônibus, falava jabiraca, vinha passando. Sai e vim, quando eu cheguei aqui no Monlevade tinha um rapaizinho que morava ali, e a gente tava sempre jogando bola e tava sempre se encontrando, “Seu Paulão, vai pra Lins?” “Vô”, falei pra ele. Hoje eu tenho um orgulho muito grande. Ai eu lembro assim e sonho co o meu pessoal toda noite. São duas coisa que eu sonho toda noite: sonho trabalhando na estrada de ferro, né! Sonho que tô trabalhando na estrada de ferro e cô meu pessoal que já passô! E tem hora que eu penso assim é difícil. E cum isso né, felizmente, cheguei onde eu cheguei né, graças à Deus! Foi muito bom, muito bom, e felizmente hoje eu tenho um orgulho. Criei esses meninos, dois filhos que tenho, como você conhece o Paulo e tem o Carlos que graças a Deus eu formei tudo eles. Eu e minha muié ralamos, ralamos, mais graças a Deus formamos né! Então só tenho a agradece a Deus por tudo, principalmente a minha mãe... E o que eu pude fazê, nois fizemos por eles. Minha muié trabalhô até de empregada.

Fica nítido pelo tom de voz, tanto pela expressão do Sr. Geraldo quanto pela do Sr. Paulo, que o ambiente que a fazenda de café lhes proporcionavam, não era o que gostariam de ter, de experimentar, de vivenciar para toda a vida. E na ferrovia, um mundo de percepções e vivências diferenciadas lhes aguardavam: homens rústicos, da roça e sem nenhum tipo de estudo, conforme eles mesmo afirmam por diversas vezes e que através dos longos e severos anos de serviços prestados ao trecho da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) adquiriram uma estabilidade confessa e que, admitida pelo senhor Geraldo, propiciou-lhe um padrão simples, mas confortável de vida, podendo dar aos seus entes queridos aquilo que ele enquanto mais novo não pode receber: os estudos. Nesse sentido, Vasquez (IN: GORGOZINHO, 2008, pág. 32) nos diz que

Numa área predominantemente rural, naquele momento, o emprego na ferrovia constituía quase que a única alternativa vantajosa. Em comparação com o trabalho na roça, baseado em relações paternalistas, a ferrovia oferecia maiores atrativos – segurança e estabilidade, ou seja, a garantia de não ter de procurar, no dia-a-dia, um serviço com o qual pudesse manter a si e a sua família. O fato de ser oferecido em maior quantidade e não exigir instrução escolar tornava a atividade na estrada de ferro mais acessível e, principalmente, transformava o trabalhador em sujeito de direitos, oferecendo férias, licença para tratamento de saúde, assistência médica para ele e sua família e uma renda com a qual podia contar (...).



Figura 18: Estrutura trabalhista – posto médico, gabinete dentário e posto de alimentação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em Lins.

Assim, percebemos que a ferrovia se apresenta não apenas como um instrumento ligado aos ideais da elite paulista da época, como também era vista enquanto um mecanismo de ascensão social, onde indivíduos desprovidos de conhecimento puderam não somente ratificar o anseio por necessidades e desejos outrora tão distantes de suas realidades, como também concretiza-los. Isso pode se entendido quando Vasquez (IN: LAMOUNIER, 2008, pág. 6-12) afirmar que “as obras ferroviárias exigiam um grande número de trabalhadores, entre engenheiros, técnicos, pessoal qualificado e semiquilificado. Exigiam uma quantidade maior ainda de homens sem qualquer tipo de qualificação” e a procura por tais tipos de emprego se adensava justamente pelo fato “dos salários nas ferrovias constituírem-se em um forte apelo”. Apenas a título de curiosidade, o senhor Paulo Cardoso dos Santos comenta que os salários dos funcionários ligados à parte de manutenção e preservação da via férrea noroestina eram demasiadamente satisfatórios, visto que aqui o funcionário “ganhava mais do que o pessoal da União, mais que o pessoal da

União. Nosso salário era Cr\$ 5.400,00 mais dois mil de abono. E o pessoal da União, da NOB, ganhava menos do que nois”.

Desta maneira, toda e qualquer função ou encargo em meio à marcha imposta pelos trilhos ferroviários, especialmente àqueles constituídos na comunidade linense, seria vista como uma possibilidade de indivíduos pertencentes a classes sociais inferiores de buscarem uma atividade que melhorasse suas condições financeiras como também o status perante sua própria comunidade. Tal prerrogativa é notoriamente percebida na fala de todos os entrevistados, que ao exporem a maneira como projetaram e construíram suas vidas e que através desta relação conseguiram educar seus filhos, proporcionar uma melhor qualidade de vida aos seus entes queridos e angariar pertences, mesmo que simples, devido ao suor de suas árduas labutas²⁶¹. Tudo “graças” aos trilhos noroestinos, como diversas vezes o senhor Sebastião Vallim fez questão de reafirmar.

Desta forma, estes espaços, tidos como acessos a uma vida sócio-econômica melhor e ao reconhecimento, um status social, perante todos aqueles indivíduos que enxergaram o crescimento do município de Lins através das relações econômicas que ali foram se fixando e ampliando. Estes espaços se mostram enquanto redes complexas de relações sociais que se adensaram e dividiram-se ao mesmo tempo, mostrando-se únicos ao grupo de ferroviários que nesta localidade se fixou, como também para a própria população linense que percebeu a maneira como seu município ganhara status em meio as questões políticas estaduais atrelados ao desenvolvimento cafeeiro e ferroviário²⁶². Contudo, esse entendimento só será possível quando

²⁶¹ Ao perguntarmos ao ferroviário Sebastião Vallim o que a NOB representou em sua vida, em poucas palavras, mas que configuram o que anteriormente foi apresentado, o mesmo nos diz que: Represento tudo pra mim né! Pooorr poorr porque foi uma vida aqui dentro né! Foi uma vida! Casei, criei os meus filhos, encaminhei-os. Tenho filho formado em engenheiro, mora lá em Florianópolis, e é isso, entendeu?”.

²⁶² É inegável a força que o desenvolvimento cafeeiro não apenas nesse período de 1944, como também por boa parte da planificação ferroviária da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, mais especificadamente entre o trecho de Bauru a Lins. O crescimento cafeeiro de nosso município era tamanho que no ano anterior mais de 600 mil sacas foram despachadas de Lins sentido capital. Contudo, tais avanços econômicos não eram suportados, naquele momento, pelo aparato operacional de nossa ferrovia. Nem locomotivas, vagões e armazéns eram capazes, devido a sua própria capacidade, de atender tamanha demanda. Contudo, a eficiência dos Serviços de Coordenação e Prioridade dos Transportes Ferroviários era implacável graças a criação das chamadas Agência-Cidades. Estas eram espaços destinados ao armazenamento de produtos agrícolas, e sua concentração e administração, entre o trecho Bauru-Araçatuba era praticamente impecáveis. Apenas para se ter uma noção de sua importância logística em meio as operações da NOB, neste mesmo ano, fora adquirido por parte deste corpo administrativo no município de Lins, um espaço com a capacidade de armazenamento de 100 mil sacas. Um fato importante a ser

“através dos depoimentos, [será possível] analisar que elementos simbólicos são construídos pela população, e se apresentam, muitas vezes, como o avesso daquilo que lhe é imposto cotidianamente, à medida que (...) o espaço onde se constrói uma cidade nos convida para o reconhecimento de um espectro infinito de determinações/relações. É nesse plano intrincado que homens, mulheres, crianças, velhos e velhas estabelecem, projetam, realizam [e entendem] suas vidas. (MONTENEGRO, 2007, pág. 09-13)

Assim, ao olharmos hoje para a Rotunda do município de Lins notamos que esta edificação conceberá uma identidade multifacetada, marcada através de um passado representativo onde indivíduos locais estabeleceram, em meio ao usufruto de seu espaço, lembranças que norteiam, distintivamente, diferentes períodos de desenvolvimento da comunidade linsense, onde a esta edificação seriam apontadas histórias significativas para a construção de parte da identidade local, a começar pela ferrovia.

Ao longo deste trabalho discorreremos sobre a singularidade da Rotunda em meio aos vastos aparatos criados e fixados pelas ferrovias nos traçados aos quais estas serviam. Relações de trabalho, hierarquias administrativas, diferentes tipos de ocupação estão envoltos as histórias que circundam esta construção. No que diz respeito aos tipos de serviços que ali eram efetuados e a maneira como as relações hierárquicas eram construídas, o ferroviário Sebastião Vallim nos diz que

“na parte de administração da Rotunda tem o encarregado do depósito, tinha os auxiliares para os atendimentos das locomotivas. A locomotiva chegava, o maquinista fazia um relatório que precisava ser atendido na parte de revisão, para fazer a próxima viagem. A locomotiva entra ali, virava e saía na outra linha pra voltar pro trabalho. Tinha muito trabalho de atendimento das locomotivas”.

Nesse ponto, o ferroviário José Martins Filho nos faz uma confissão deveras interessante, no que diz respeito a maneira como o companheirismo e as relações de cooperação entre indivíduos de um mesmo trabalho eram lapidadas e

mencionado, devido a inúmeros problemas provenientes da forma como se alimentavam os maquinários ferroviários, neste ano, começam-se a apresentar os primeiros traçados referentes a uma possível modernização da NOB: deixar o mecanismo de lenha e carvão para se assumir uma postura mais condizente ao tempo de modernização – a eletricidade. Portanto, cogitava-se a hipótese da realização de um projeto, dirigido pelo Dr. Djalma Maia (responsável pela eletrificação de importantes estradas de ferro como a Sorocabana e a Central do Brasil), para a eletrificação, a princípio entre os trechos de Bauru-Araçatuba, de nossa Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). Ver: Relatório Administrativo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – Ano 1944. Ver: A prioridade dos transportes e a zona noroeste. **Jornal O Progresso**, Lins-SP, ano XXV, nº. 1.637, 26.mar.1944. Ver: Transportes Rodoferroviários. **Jornal O Progresso**, Lins-SP, ano XXV, nº. 1.662, 22.jun.1944. Ver: A eletrificação da Noroeste. **Jornal O Progresso**, Lins-SP, ano XXVI, nº. 1.705, 26.nov.1944. Ver: Será eletrificada a Noroeste. **Jornal O Progresso**, Lins-SP, ano XXVI, nº. 1.726, 11.fev.1945.

apresentavam-se, sempre, de maneiras e intensidades diferentes, principalmente quando esta relação era vista de “cima para baixo” como o mesmo diz:

A minha vida comu ferroviário foi puxada. Eu fui foguista, fui maquinista, fui limpador de locomotiva, fiz tudo quanto é coisa. Quandu num tinha trem pra sai eu vinha ai e pegava uma istopa pra fica limpando as máquina pur cima. Era máquina a... fogo, a pau... ai eu limpava i intindia di tudo. Ai apareceu um engenheiro ai, o Braguinha, um tal de Braguinha, ia cum ferrinho e: tum tum, tum tum²⁶³, em cima das braçagens das locomotivas. Ai eu falei pra ele: “O senhor intendi alguma coisa ai batendu cum esse ferrinho ai, batendo nesse ferro duro ai da braçagem?” “Eu acho que ocê num ta entendendo nada. Eu preciso dá explicação procê pelo menos”, disse u engenheiro. Ele tinha mania de bonzão! Falei: “Peraí que já dô um jeito nele!”. Eu peguei o ferrinho dele, abri a fornalha e isquentei no fogo. Isquentei o ferrinho dele e puis lá. Ele veio cum a mão e: ai, ai, ai, começo a queima. Botei fogo na mão do homi rapaz! Ai ele disse: “o qui qui ocês fizeram cum isso aqui?”. Eu disse: “Tamo desinfetando dotor, desinfetando”. Ai ele falo assim: “Rapaz, isso num se faiz!”. Ai eu disse: “Foi pra insinar o sinhô, o sinhô num que ixplicação minha. Di jeito nenhum o sinhô aceita ixplicação. Ce qué se sabido, sem se sabido. O sinhô pricisa aprende muita coisa aqui da ferrovia, pra depois fala e manda faze as coisa”.

Nesse momento é nítido que o próprio senhor José, ao se recordar daquela situação, a exemplifica como se a mesma estivesse ocorrendo naquele exato momento. Era como se ele conseguisse realmente enxergar e descrever os detalhes que aconteceram naquele episódio fatídico, como se aqueles estivessem ocorrendo em um momento bem próximo ao nosso. Como o ser humano teria a possibilidade de se lembrar de detalhes, de fatos e relações que foram construídas ao longo de sua vida? Geertz (1987) nos lembra que tal ação seria praticamente impossível visto a complexidade de detalhes que podem ser enxergados e percebidos em uma única ação ou construção sócio-cultural. Assim sendo, de que maneira nos apropriamos e selecionamos o que de fato gostaríamos de preservar, aquilo que faria parte dos nossos *selves* como bem relata Lowenthal (1998)? O fazemos, bem como nos lembra Montenegro (2007) justamente pelo fato de nossas memórias se alicerçarem em aspectos, imagens, lembranças, ações e relações que outrora foram deveras importantes em nossas vidas, como se as mesmas estivessem envolvidas a um impacto tão violento (tanto no sentido pejorativo, como também o contrário se procede) que marcariam a percepção de nossas relações para com o objeto recordado. E ao argumentar sobre as relações trabalhistas construídas nos

²⁶³ Nesse momento, o senhor José gesticula a ação que era feita por Braguinha, imitando a maneira como o engenheiro com o seu “ferrinho” verificava e checava o serviço de manutenção que era realizado nas locomotivas que entravam na Rotunda.

exercícios das atividades da Rotunda de Lins percebemos que tal fato procede sobre o olhar do senhor José Martins Filho.

O semblante, de espontaneidade e alegria, de certa forma transparecia uma imagem de um sujeito despojado e que não levava desaforo para casa. Na linguagem popular, o senhor José é daqueles sujeitos que não “engolem sapo” de ninguém. E o caso aqui relatado pode aqui reluzir, de forma bem simples, a maneira como os funcionários de alta patente da Rotunda se apresentavam perante os outros que ali se encontravam, e pelo fato destes indivíduos acreditarem ser os únicos detentores dos conhecimentos das tramas ferroviárias, desprezando assim aquele conhecimento empírico que os próprios funcionários foram adquirindo através de suas relações cotidianas para com os trilhos e os sujeitos que envolta dele eram percebidos. De forma sisuda, enérgica, os engenheiros eram indivíduos que supostamente eram os detentores do *know-how* das minúcias nas quais o sistema ferroviário estava inserido. E perante aqueles indivíduos não letrados, estes se mostravam rudes e diretos, não hes dando a oportunidade de uma relação mais pessoal, e como outrora o senhor Paulo Cardoso dos Santos nos relatara, a sujeitos simples da ferrovia oportunidades de engrandecimento de seus conhecimentos e muito menos o de pleitear melhores posições em seus serviços era algo extremamente restrito²⁶⁴.

Meu serviço sempre foi na via férrea, na conserva. Sempre foi de conserva! E depois passei a supervisor auxiliar de linha. Mais é sempre serviço meio complicado né! Justamente os chefe nosso né, os chefe nosso era muito... feroiz, muito feroiz. O nosso engenheiro, o nosso engenheiro que era aí o José Luiz Artioli, nossa! Senhor solteiro, ele não apoiava muito assim né! Até tem um amigo, um companheiro também que morava lá perto do aeroporto, um estrangeiro... eu fui supervisor auxiliar, fui. Eu fiz dois, três, seis, dez, doze anos. E ele, por ser estrangeiro né, ele é um nível mais do que eu. E ele não fez, não gestô o cargo que eu gesti, né! Ele passô, no concurso ele passô, só qui não tinha condição. Mais era um homi, intão era muito difícil, a gente trabalhava e era muito difícil... sei lá, era muito difícil.

²⁶⁴ Muito desse acesso restrito indagado pelo senhor Paulo mostra-se enquanto justificativa de uma política nepotista ao qual os trilhos ferroviários noroestinos foram atrelados. Segundo Possas (1999, p.239) “Os trens e trilhos da NOB, ao adentrar os anos 30, enfrentavam uma de suas piores fases, tanto em sua aparência material deteriorada, totalmente obsoleta diante das recentes exigências de se tornar um empreendimento industrial, como na falta de recursos financeiros, beirando sempre os constantes e altos déficits orçamentários. Assim vivia, aliás, grande parte do sistema ferroviário do país, sem falar dos recursos humanos, ausentes em sua maior parte, sem uma específica qualificação profissional, principalmente em sua burocracia administrativa, uma vez que funcionava como cabide de emprego. Assumia um papel clientelista em razão da ‘nefasta politicagem na administração passada’ (...)”.

Um espaço originariamente característico do sistema ferroviário noroestino, tal como qualquer outra estrutura e/ou aparato pertencente a este, apresentou funções e objetivos específicos ao bem estar dos papéis desencadeados pela emblemática ferrovia que rumava aos sertões de nosso país. Além disso, ali se evidenciaram construções inter-pessoais e cenários específicos capazes de entoar peculiaridades específicas a este espaço. Desta maneira, um evento em específico nos chama atenção e fora presenciado no ano de 1953. A decadência de aparatos ferroviários, os constantes atrasos de mercadorias e as incessantes reclamações por parte das cidades que cortam a linha da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, especialmente o município de Lins que se mostrou como um dos grandes expoentes econômicos do Estado de São Paulo, mostram-se como elementos retrógrados e incompatíveis com o ideal de progresso que outrora fora vinculado a malha noroestina e que agora se mostra inerente em outros meios de transporte e comunicação.

Além disso 1953, apresenta um cenário inesquecível para aqueles que puderam presenciar e sentir a real importância que a NOB teve para com os cidadãos locais. É como se este ano marcasse, no município de Lins, o início do processo de deteriorização de sua Rotunda, que dentro em breve não mais possuiria vínculos reais com os traçados ferroviários noroestinos, devido a uma mudança no traçado de seus trilhos que começara a ganhar força nos bastidores administrativos. Perto desta rotunda, no dia 18 de julho de 1953, acontecera um dos maiores desastres em toda a malha ferroviária da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) neste município. Ocorreria neste período o incêndio do depósito da Shell-Mex e que mobilizou grande parte destes municípios e do Estado de São Paulo²⁶⁵.

Ainda ecoa na população local o terrível e ameaçador incêndio sábado último pela manhã irrompido no depósito de gasolina e inflamáveis da Shell Mex do Brazil Limited, localizada nas proximidades da estação ferroviária desta cidade e que, não fora a presteza e os ingentes esforços despendidos na sua extinção, teria ocasionado prejuízos de incalculáveis dimensões. (...) A causa do sinistro foi uma locomotiva desgovernada (não se sabe como) que penetrou no desvio da Shell Mex, descarrilando e incendiando os inflamáveis ali depositados. Por volta das 9h30 uma locomotiva da Sorocabana estava recebendo água num desvio próximo a um depósito da Shell. Essa locomotiva, em um dado momento, começou a movimentar-se, desgovernada, atingindo o terreno da Shell. A máquina descarrilou e provocou avarias na tubulação condutora do óleo combustível que abastece os carros tanques da Shell. Nesse momento estava sendo

²⁶⁵ Ver: Ameaçador incêndio irrompeu ontem nesta cidade destruindo quase que totalmente um depósito da Shell-Mex. **A Gazeta de Lins**, Lins-SP, ano VI, nº. 1.211, 19.jul.1953. Ver: Lins, a primeira cidade que recebeu bombeiros por via aérea. **A Gazeta de Lins**, Lins-SP, ano VI, nº. 1.212, 21.jul.1953.

reabastecido o carro-tanque, o que provocou derramamento de grande quantidade de óleo. O 'sujeiro' (deposito de cinzas e de material ainda em combustão) despajou-se sobre o inflamável, provocando explosões e violento incêndio que tomou conta imediatamente de todo o depósito. (...) Verificou-se pânico entre os funcionários e elementos da população local, que procuravam por todas as formas dar combate as chamas, as quais se alastravam rapidamente. Havia perigo de que explodissem os grandes reservatórios de gasolina nas proximidades.

O deposito da Shell Mex, que ficava aos arredores da Rotunda, sofreu algumas avarias e tomou a proporção de um incêndio alarmante. Neste cenário caótico, vítimas não foram consumadas. Contudo, os prejuízos materiais foram enormes a tal administradora – aproximadamente cinco milhões de cruzeiros²⁶⁶. Neste cenário, algumas figuras mostraram-se importantes para se tentar compreender como realmente os fatos se sucederam naquela época: o motorista Antônio Vieira; o operário Octacílio Gomes da Silva – suposto causador do acidente e o delegado Gastão de Souza Ferreira. Desse incêndio, as lembranças, tanto de ferroviários quanto de cidadãos locais que não tinham acesso direto aos estabelecimentos ligados à turma de conserva, como é o caso da Rotunda, podem elucidar e trazer a tona particularidades específicas a tal acontecimento que marcou, de forma significativa, a imagem deste espaço perante os cidadãos locais que tiveram a oportunidade de presenciar este evento.

Sebastião Vallim nos recorda que

tinha um desvio que levava, inclusive, dois dias antes de acontecer o acidente, eu recebi e levei lá 600 caixas de querosene. E um servidor lá na Rotunda foi manobrar uma locomotiva e não era especializado no, mexia, mas não era especializado, não era o maquinista. Perdeu o controle da máquina e entrou lá na Shell, pegou fogo e incêndio tudo. Veio Corpo de Bombeiros de São Paulo de avião pra cá, entendeu? Aqui nesse rio, até aqui embaixo vinha fogo por cima da água, por causa do petróleo que derramo. Foi um acidente muito feio. Foi um acidente muito feio e muito tempo de incêndio. Teve que vim até Corpo de Bombeiros de São Paulo. A coisa foi feia, foi feia mesmo, entendeu? E a máquina tava no meio do incêndio. Fico a locomotiva como uma brasa de fogo lá no meio, a locomotiva. A gente ficamos assustado né! Ficamos assustado, porque inclusive vinha aquela lama de fogo por cima d'água. Era o combustível lá que vazaram

Sobre este fato, o senhor Geraldo José de Araújo nos contou que a “lima de fogo” narrada por seu companheiro foi ocasionada justamente pelo fato dos militares terem aberto os compartimentos que guardavam a gasolina naquela repartição, pois tinham a preocupação de que esse acidente assumisse proporções ainda maiores, e

²⁶⁶ Ver: O incêndio de sábado nos depósitos da Shell Mex. **Jornal O Progresso**, Lins-SP, ano XXXIV, nº. 2.577, 23.jul.1953.

ao abrir tais compartimentos, tiveram o intuito de minimizar os estragos caso o fogo chegasse a essas reservas.

O cara que sempre movia cum as locomotiva num tava nessa hora, intão um da turma lá, um curioso, foi e pegô ela pra manobrá e levá lá mais pra frente. Quandu movimentô nu lugar dela pará, ele num cunsiguiu pará ela e ai ele pulô, pulô da máquina e largô aquilo e ela foi se embora e bateu nas torneira lá. Mais tinha o portão, mais o portão num resistiu pra ela pará. Entrô lá dentro lá e ela já foi pegando fogo em tudo. Só que aconteceu di num machucá ninguém né. Mais tinha uma porção de barril de óleo depositado ali e tudo. E aquele fogo, num tinha corpo de bombeiro naquela época aqui em Lins. O pessoal do quartel chegô lá, abriu as torneira e soltô pro rio, e foi aonde a gasolina vinha e discia pro rio abaxo e aquele fogo por cima d'água. Mais nois quandu chegemo lá, já tinha acarmado. Só tava aquela bagaceira lá. Intortô a linha reta que vinha lá de Monlevade. Ai precisava fazê baldiação daqui di Lins cum caminhão, cum condução lá da istrada que levasse lá pro Monlevade, porque nesse trecho de Lins num dava pra transpassá. Inquanto num trocô os trilho e fez um otro disvio lá num pode passá trem ali.

O acidente fora tão grave que o senhor Geraldo nos disse que no período da noite ainda se via o clarão das chamas ocasionadas por tal incidente e que essa imagem se alastrara por todos os cantos deste município, independentemente da região onde se morava, era possível ver a imagem das labaredas crescendo rumo ao céu, tamanho era a força do fogo. E é claro que este fato rapidamente gerou uma sensação de pânico com o que poderia vir acontecer. A população local, sem condições nenhuma de reagir a tal incidente, sofria angustiadamente pelo receio de que o fogo atingisse as camadas subterrâneas dos depósitos daquele empreendimento, bem como nos lembra o senhor José Martins Filho ao dizer que quando fogo havia se alastrado “pra tudo que foi lado, nego ó: vazo! Correrô que nem ó. Corre porque se não o fogo pega”. Deste acontecimento, Geraldo José de Araújo ainda lembra que

“lá da Santa Teresinha via, e aquele pessoal do Junqueira, pessoal di perto cum medo: “Vamu saí fora disso aqui! Vai explodi isso aqui tudo”. Mais num chegô. Já tinha aquele tamborzão interrado por baixo. Chegasse lá e o fogo fosse por baixo, ai era perigoso memô de iexpludí tudo! Mais num chegô porque o sargento lá abriu a torneira e ia tudo lá pru rio. Agora aqueles tambor que tinha subiu pra cima e dava aqueles estouro no ar. Foi feio! Foi num dia di sábado e nois trabalhava e viu aquele fumaceiro.

O incidente fora tão marcante para o município que, mesmo para aqueles indivíduos, que não puderam presenciar diretamente os cotidianos ferroviários que alicerçavam uma história local, relatos desse evento foram remetidos pelos indivíduos que lá se encontravam presentes aos seus familiares, o que de certa

forma mostra-se enquanto um processo de apreensão e perpetuação de uma particularidade local e que auxiliará outros indivíduos a compreenderem certos elementos arquitetônicos que os cercavam. Exatamente como nos conta o senhor José Alberto Martins dos Santos, um sujeito de 56 anos de idade, criado no município de Lins e nascido no mesmo ano em que lastimável acidente se sucedera. Deste infortúnio, o senhor José nos conta que

Só sei do acontecido pelo meu pai. Meu pai era motorista, era motorista de caminhão tanque. E eu nem sei onde ficava a Shell. Sei que ficava naquele canto da Rotunda ali. Ai houve um acidente que acabo num incêndio. Inclusive meu pai tinha fotografia disso, quando tava pegando fogo na Shell. Tanto é que era o meu pai, motorista de caminhão tanque, e um padrinho meu que eu não conheço que era o irmão mais velho do meu pai, meu tio Severino. Eram os dois que eram motorista de caminhão tanque. Mas eu não lembro. Lembro vagamente de fotografia, só. Comentava-se pouco. A única coisa que ele comentava é que houve o incêndio lá e cabo com a firma. E essa firma era da família Cuculo, a distribuidora. Pego fogo, acabo com tudo. A única coisa que ele comentava era isso. O porque que ocasiono o incêndio, isso não.

O incidente da Shell fora uma das últimas grande imagens que se sucederam em torna da Rotunda de Lins. Àquela época, a mesma já se encontrava em processo de fechamento, visto que, por ordem dos diretores administrativos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) haveria a necessidade de uma reformulação de seu traçado para que custos demasiados fossem extintos do orçamento destes trilhos. O que fará com que os trilhos que outrora rasgavam o centro de Lins, margeiem os limites de seu município. Com a mudança dos trilhos noroestino houve ordem direta do escritório administrativo de Bauru para que a Rotunda local fosse desmantelada para que os aparatos que ali se encontravam fosse aproveitados em seu novo traçado. Deste evento, o senhor Paulo Cardoso dos Santos nos lembra que

Porque quando cabô aqui, porque a Rotunda é a istrada velha né. Ela passa aqui, ela passava aqui, ela passava onde é o Amigão, é ali que ela passava. A istrada passava aqui dentro da cidade. Intão depois mudô onde é hoje, onde é hoje a linha né, lá pra fora da cidade. Intão tinha a Rotunda. A Rotunda tinha... era um lugar que ali tinha um movimento danado, maquina, mecânica, tudo ali na Rotunda. Ali era um... hoje até, a gente vê hoje... eu olho aquilo lá e dá saudade... intão quando mudô a ferrovia lá pra cima, nois foi dismancha a Rotunda, tirá trilho essas coisa porque é severo. Tirá os trilho e nois trabalhamo lá cum guindaste de Bauru.. aquilo lá eu fui pegá o gancho pra prende pra pegá o retão e eu trinquei o pé... o que eu lembro da Rotunda foi que uma vez eu quebrei o pé lá dentro na Rotunda. A Rotunda ali era o movimento todo daqui, era na Rotunda... a Rotunda ali era uma oficina né, sabe como é que é, era uma oficina. As máquina, todo o movimento era ali dentro. aquilo lá tinha bastante gente pra dismanchá... só os trilho, só os trilho. Porque naquele tempo istrada de ferro, quando

tava em atividade, se você, o engenheiro, qualquer um desses chefe de linha aí, se algum desses pegasse um pedaço de ferro aí, hum!.... vamu supô, um exemplo, pra vê comu era difícil a estrada de ferro: faiz di conta que ocê tinha um pedaço de trilho na sua casa. Passava um desses e visse, eles mandava um trabalhadô ou o feitor: “Passa lá na casa de Fulano. Eu vi em um lugar mais ou menos assim assim, um pedaço de trilho. Passa lá, vê quem deu ou quem vendeu e arranca pra já!”. Era difícil... era assim! Intão quandu acabô aqui a Rotunda, tirô tudo, tudo os trilho que tinha. Só ficô mesmo foi o prédio.

Entretanto, aos sujeitos que não faziam parte do universo ferroviário coube um papel de contemplação, para muitos estagnado e para outros já totalmente dinâmico, de como a estrutura ferroviária noroestina fez, durante anos, parte integrante de seus cotidianos e influenciou a maneira como o ritmo de suas vidas era guiado graças as fuligens das locomotivas. A estes indivíduos uma intrincada rede de relacionamento e de objetos afrontava-se aos seus olhares, exigindo, principalmente após o plano de crescimento idealizado por Kubitschek na década de 50²⁶⁷ (e que se mostrou como a verdadeira gota d'água para um sistema totalmente falido e sucateado) que estes mesmos indivíduos dessem novos usos a estas áreas que outrora foram tão familiares.

Contudo, interessante seria a maneira como as lembranças dos indivíduos se apropriaram daqueles espaços originariamente ferroviários e o que seus mementos captaram ou até mesmo associaram os objetos inseridos na malha ferroviária da NOB. Para tanto, é percebido aqui, exatamente como Jelin (2001) já nos avisara, que as imagens apreendidas pela memória são construídas de maneiras distintas onde o próprio universo cultural em que o narrador se encontra acabará induzindo a sua percepção e armazenamento dos fatos, das imagens, das ações que o acompanharam, sejam estas ligadas ou não, influenciadas ou não, criadas ou não pelo objeto, mas que acabam por nortear sua narrativa e a maneira que o mesmo

²⁶⁷ Em seu mandato presidencial, Juscelino lançou o Plano Nacional de Desenvolvimento, também chamado de Plano de Metas, que tinha o célebre lema "Cinquenta anos em cinco". O plano tinha 31 metas distribuídas em 5 grandes grupos: Energia, Transportes, Alimentação, Indústria de base, Educação, e, a meta principal ou meta síntese: Brasília. O Plano de Metas visava estimular a diversificação e o crescimento da economia brasileira, baseado na expansão industrial e na integração dos povos de todas as regiões do Brasil através da nova capital localizada no centro do território brasileiro, na região do Brasil Central. Entre 1870 e 1920, o Brasil viveu a “Era das ferrovias”, o crescimento médio das ferrovias era de 6.000 km por década. Até a década de 50, o transporte ferroviário era valorizado, de certa forma, pelo governo brasileiro e o sindicato dos ferroviários era muito forte. Na época de seu mandato, Juscelino Kubitschek preferiu investir nas rodovias ao invés das ferrovias, devido ao interesse político que existia na época em trazer a indústria automobilística para o País. A partir daí, essa política continuou nas décadas de 60, 70 e 80.

recorda-se dos fatos. Assim, Jelin (2001, pág. 111-112) enfatizará que uma maneira de se pensar a dimensão da memória seria pela perspectiva de gênero, onde

el feminismo como en la reflexión sobre el lugar del testimonio (...), de “hacer visible lo invisible” o de “dar voz a quienes no tienen voz”. Las voces de las mujeres cuentan historias diferentes a las de los hombres, y de esa manera se introduce una pluralidad de puntos de vista. Esta perspectiva también implica el reconocimiento y legitimación de “otras” experiencias además de las dominantes (en primer lugar masculinas y desde lugares de poder). (...) Son los “otros” lados de la historia y de la memoria, lo no dicho que se empieza a contar. (...) En este caso, el proceso de “dar voz a las enmudecidas” es parte de la transformación del sentido del pasado, que incluye redefiniciones profundas y reescrituras de la historia.

Desta maneira, a idéia proposta por Jelin (2001) nos abrirá um leque de percepções imensas quando confrontarmos as experiências vividas, tanto por homens quanto por mulheres, as imagens construídas, as recordações que são mantidas deste objeto tão distinto: a Rotunda. E essa percepção se mostrará demasiadamente enriquecedora quando indagarmos sujeito, que em momento algum, vivenciaram o cotidiano destas estruturas ferroviárias da “cerca para dentro²⁶⁸”. Quantas histórias, relatos, imagens, contos, devaneios desta forma não poderiam ser resgatados, sempre com o intuito de se apresentar a peculiaridade deste espaço?

Nesta perspectiva, seria interessante que nos questionássemos, de antemão, como não apenas a Rotunda, mas como todo o complexo ferroviário desta localidade fora apercebido e apreendido por sua comunidade. Desta maneira, ao questionarmos o senhor José Alberto Martins dos Santos e a senhora Maria da Graça Fernandes Amado dos Santos, nascidos respectivamente em 29/01/1953 e 15/10/1951 e criados em Lins, quais seriam as lembranças que estes teriam sobre tais aparatos, os mesmos acabaram dizendo que

Na época eu lembro que tínhamos a estação da estrada de ferro, os armazéns, onde um deles se tornou o Amigão. Ali era uma parte da ferrovia. E depois um pouco mais para frente, onde é o mercado Luzitana, ali era o depósito da ferrovia. Onde é o Shopping Tropical também era depósito da ferrovia. E a linha de ferro passava embaixo de um pontilhão. Hoje você localizando a rodoviária, a linha de ferro passava em frente à Avenida Arquiteto Luiz Saia, indo em direção ao velório, circundava e depois ia em sentido Guaíçara, Promissão. Eu conheci a linha de ferro também porque quando eu era criança e morava no sítio Santo Antônio pra

²⁶⁸ O próprio senhor Geraldo nos mencionou uma vez que para adentrar no espaço ferroviário da Rotunda havia a necessidade de uma habilidade para manobrar as locomotivas, pois, tinha-se o tempo certo para entrar naquele espaço fechado que, corriqueiramente, mostrava seus portões fechados para a comunidade.

eu ir pra escola lá em Guaíçara, nós atravessávamos, passávamos por debaixo da estação para poder atravessar e pra gente poder ir à escola, eu e meu irmão Paulo. A gente entrava dentro da estação pra poder ir pra escola. A gente atravessa a linha férrea e ficava impressionado com as locomotivas que ali passavam. *(Maria da Graça Fernandes Amado dos Santos)*

A ferrovia eu lembro quando era muleque. Naquela época, pelo que me lembro, a gente passava pela Floriano Peixoto, onde é o velório hoje, tinha uma casa de madeira com uma cancela onde passava o trem. A gente pegava e atravessava um trilho onde hoje tem um posto de gasolina. Ali era tudo taboa aquele lugar. Atravessava num trilho, depois atravessava numa pinguela. Hoje é uma ponte, existe o Amigão. Ai atravessava aquilo ali e daí subia, subia e ia lá pra casa do meu avô. Chegava na parte da manhã e quando dava a hora do almoço a gente voltava pra cá pelo mesmo trajeto e vinha pra casa. Muitas vezes a cancela, a gente tava indo pra atravessar e a cancela abaixava. Quem comandava a cancela era esse senhor que morava nessa casa de madeira. Ele pegava, abaxava a cancela e a gente esperava o trem passar. Ou era trem de carga ou era trem de passageiro . Era isso! Da ferrovia eu lembro disso ai. *(José Alberto Martins dos Santos)*

No relato desses dois indivíduos é possível entender como a ferrovia fizera parte e preencheria seus cotidianos com imagens, ações e objetos tão distintos e característicos do universo ferroviário. Contudo, um ponto fica nítido em suas falas: a memória definitivamente se apropria do espaço de acordo com os valores e as condutas de seu narrador. Assim, percebemos que a fala masculina apresenta-se de maneira objetiva, evidenciando sucintamente objetos e indivíduos pertencentes a funcionalidade da NOB no município de Lins. Já a fala feminina, apesar de apresentar, de início, a mesma visão da masculina, evidenciando objetos do sistema ferroviário de uma mesma localidade, o faz de maneira mais detalhista, tentando por meio de sua narrativa elucidar e transcrever os pontos referentes a este universo. Além disso, a voz feminina apresenta um tom mais emotivo, como se tentasse ligar a sua história de vida aos meandros ferroviários locais. Nesse ponto, Jelin (2001) nos dirá que a análise de um objeto diferenciar-se-á pela percepção e valores de seu narrador e que o relato feminino se evidenciara da forma mais subjetiva possível, tentando demonstrar quais foram as suas relações para com o objeto questionado, enquanto a perspectiva masculina tentará apresentar a maneira como seu objeto se constitui.

O que nos chama atenção nesses relatos é o fato de termos encontrado um uso distinto deste espaço e que não mais remetia as funções e papéis encontrados no período ferroviário para o traçado da Rotunda desse município. Esta nova percepção e usufruto nos fora apresentado graças a perspicácia da senhora Docília

da Silva Perin ao comentar sobre a maneira como o seu esposo, já falecido, estabelecia relações comerciais com os trilhos da NOB para o sustento de sua família e que com o passar dos anos, o mesmo se mostrava indignado com o descaso que tanto o poder público, quanto a própria comunidade de Lins assumiam no que diz respeito a manutenção e conserva das estações, dos trilhos e até mesmo da Rotunda

O meu veio tinha um caminhão de aluguel e quando a estação funcionava ele ia busca coisa e levava coisa pra Rotunda. Ai funcionava né! Era tudo muito bunito aquilo! Mais depois que abandono, meu Deus, num dá pra acredita. Meu veio mesmo falava: “Meu Deus, olha comu é que ta tudo isso ai! Os vagão tudo abandonado, tudo abandonado, tudo caindo”, como é a Rotunda agora. Ai começaram a fecha ela pur causa da exposição qui era lá

Desse evento específico, não existem relatos documentais que mencionem a criação ou até mesmo a existência deste. O que sabemos e aqui descrevemos deve-se, única e exclusivamente ao relato de nossos entrevistados e de certa parte, aos resquícios históricos desse evento que ainda se encontram enraizados na edificação da Rotunda.

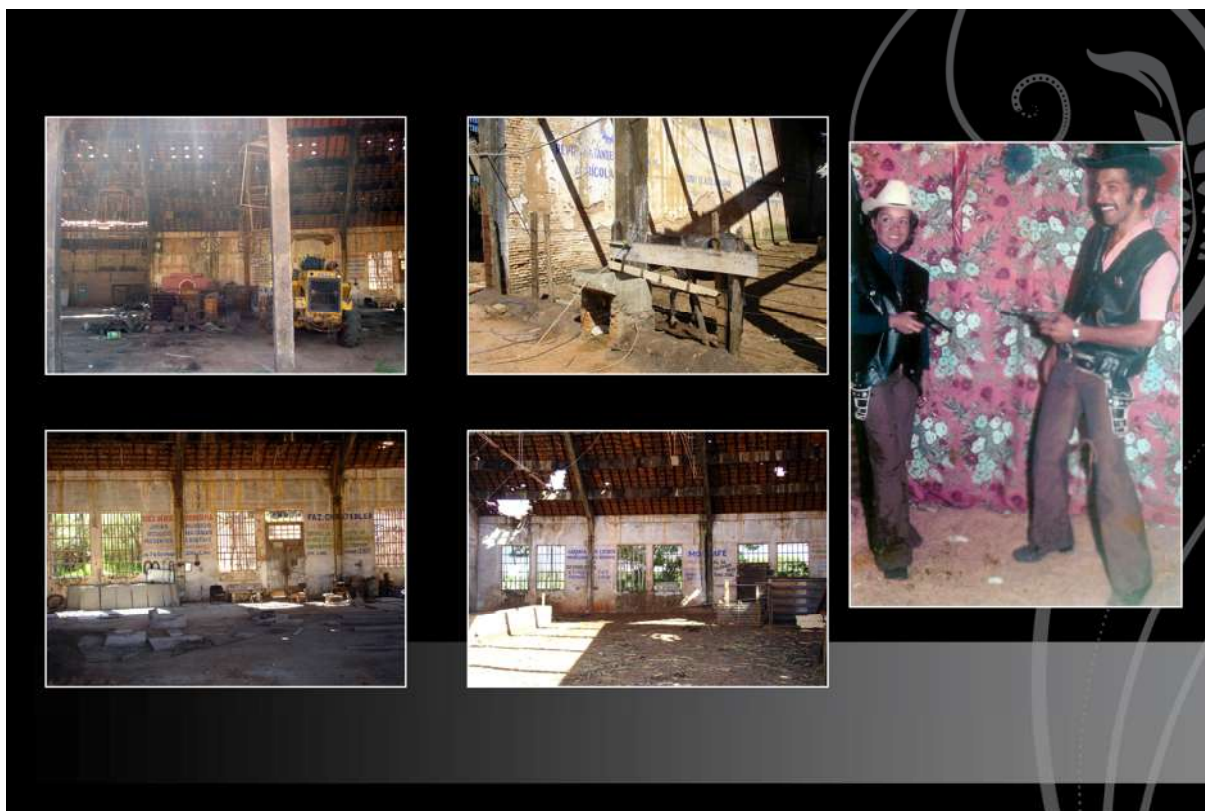


Figura 19: O recinto de exposição de agro-negócios em Lins (Expolins) – Rotunda, novos usos e novos olhares.

Como se pode perceber na figura acima, em meio as paredes da edificação da Rotunda encontram-se alguns dizeres que conforme nos relata o senhor José Alberto, “aquilo ali era a propaganda do pessoal da agro-pecuária. Propaganda do pessoal que montava os estandes que tinham lá na festa agro-pecuária”. Na foto acima percebemos a propaganda da Moa Café, antiga empresa de beneficiamento de café do município de Lins. Sobre este evento, como bem nos relata a senhora Maria, o seu início se dera por volta da década de 70

A Expolins eu acho que teve umas quatro ou cinco expolins naquele local, onde era a antiga Rotunda. Naquela época o prédio era bem conservado. E nós tínhamos uma foto lá, vestidos de cowboy eu e o meu marido²⁶⁹. Naquela época, a Rotunda tinha serventia. Tinha o rodeio, depois tinha as barracas de hortifrutigranjeiro, tinha a exposição de boi, de gado, tinha a barraca do cowboy. Não tinha tantos restaurantes ou barraquinhas de comida como tem hoje. Era mais barraquinhas do lado de fora da Rotunda. E também tinha a exposição de produtos agro-pecuários, entendeu? Era nesse sentido aí. Hoje a Expolins, por exemplo aqui em Lins, tem apresentação de carro. E lá não tinha, nessa época não tinha. Então era assim mais voltada para a parte rural e para os produtores rural que se apresentavam, mostravam às pessoas os produtos que eles tinham aqui na nossa região. Além de hortifrutigranjeiro, tinha exposição de orquídeas, de flores. Tinha a parte de alimentação, por exemplo, tinha prêmios, por exemplo, na parte de hortifrutigranjeiro tinha a seleção dos produtos, das colheitas melhores. Eu lembro disso. Tinha vagão naquela época dentro da Rotunda, tinha máquina. E tava lá “a Deus dará”. Eu acho que o pessoal daquela época não tinha capacidade de visualização pra poder aproveitar o vagão. E tinha muita coisa parada naquela época.

Na fala de Dona Maria fica evidente o descaso ao qual era remetido o sistema ferroviário, que aquela época já se mostrara defasado e incapaz de atender as necessidades ávidas de seus antigos clientes. A Expolins, evento de agro-negócios existente dentro deste município iniciara a sua projeção no espaço da Rotunda, contudo, este evento ali se sucedeu até 1974. Em 1975, o mesmo já ganhara outro porte e necessitou ser transferido para a atual área de sua realização, próximo ao atual frigorífico Bertin. De 1975 para cá, o edifício da Rotunda vem experimento uma degradação contínua não apenas de sua estrutura arquitetônica, como também da história que tangencia o seu espaço. Há um novo usufruto de sua área. Um usufruto que não condiz com a construção que se apresentou neste município ao ano de 1947. Hoje sua edificação serve ao departamento de manutenção e vias da Prefeitura local, onde também ao fundo o lixo produzido passa a ser compactado

²⁶⁹ Dona Maria é casada com o senhor José Alberto Martins dos Santos, e a foto a qual ela se refere está fixada em nossa figura 19.

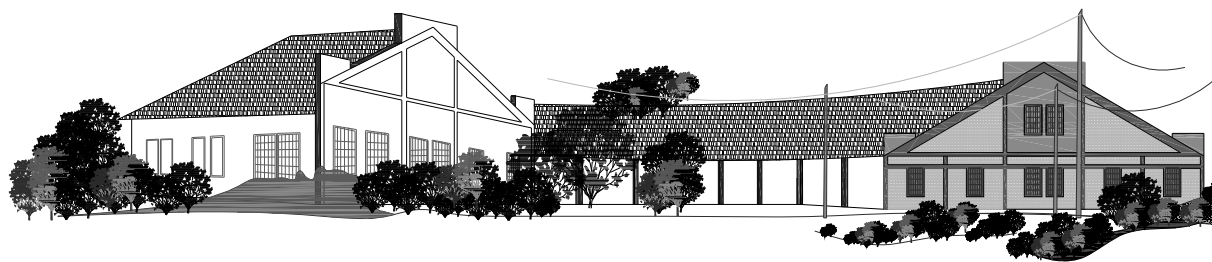
para ser destinado ao aterro municipal de Ribeirão Preto, como poderá ser visto na figura abaixo.



Figura 20: Compactador de lixo na Rotunda

Assim, percebemos as maneiras e usos distintos que a um objeto ferroviário fora assumido por parte de sua população e como este mesmo espaço, de certa forma relegado a um descaso, ao longo dos anos após o encerramento das atividades ferroviárias da Noroeste do Brasil, passou, e ainda o passa, por uma processo degenerativo não só de suas estruturas, como também das histórias que as cercam.

CONSIDERAÇÕES FINAIS



Alguns anos vivi em Itabira.
Principalmente nasci em Itabira.
Por isso sou triste, orgulhoso: de ferro.
Noventa por cento de ferro nas calçadas.
Oitenta por cento de ferro nas almas.
E esse alheamento do que na vida é porosidade e comunicação.
A vontade de amar, que me paralisa o trabalho,
vem de Itabira, de suas noites brancas, sem mulheres e sem horizontes.
E o hábito de sofrer, que tanto me diverte,
é doce herança itabirana.

Carlos Drummond de Andrade – Confidência do Itabirano - 1975

Como Carlos Drummond de Andrade, ao recordar minha passagem no município de Lins, histórias, contos, lendas, personagens e entes queridos se aglutinam aos montes em meu pensamento. Sou nascido e criado neste município onde finquei laços deveras emotivos e pude construir relações afetivas que se mostram como minhas guias nas horas de tormenta. E de certa forma, muitos delas me proporcionaram uma base sólida para entender aquilo que hoje me cerca e é ofertado pela sociedade, prerrogativa essa que será válida para qualquer outro indivíduo que se defronta com a sua história e a de seu município, haja visto que o ser humano é uma soma e uma mutação constante das ações, imagens, relatos e relações que já presenciou, as quais emolduraram seu caráter, suas crenças, seus valores e suas habilidades, juntamente com a compreensão dos elementos que o cercam e que simbolizam parte de sua identidade, onde, esta perspectiva, sucintamente, seria responsável pela construção de sua identidade. Não obstante, a mesma premissa é válida para quaisquer grupos sociais que também vão se auto-reconhecer e lapidar sua identidade através do contato com os elementos aqui apresentados.

E assim como em uma Itabira nostálgica descrita por Drummond, o município de Lins também terá a imagem, não só do ferro como também a do café, que durante anos nortearam a maneira como as relações sociais, econômicas, políticas e culturais foram aqui construídas e fixadas. Contudo, o entendimento da importância que esses elementos tiveram perante a construção e a identificação

impar do município de Lins só fora possível graças a uma construção perspicaz e minuciosa do processo historiográfico local, evidenciando de que maneira esses dois símbolos do final do século XIX e início do século XX fixaram raízes e guiaram a planificação desta localidade. Em específico, o caminho de ferro que anos atrás fora arrancado do centro desse município, alicerçou e apresentou uma temática demasiadamente interessante justamente por todas as peculiaridades e significados que estão envoltos ao seu traçado e a forma como este fora sentido, visto e relacionado a esta comunidade local.

Assim, fora necessário uma pesquisa pormenorizada em meio aos relatórios administrativos oficiais, periódicos locais²⁷⁰ e livros que nos esmiuçassem as particularidades visíveis ao trajeto da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) no município de Lins para que pudéssemos entender de que maneira os pertences ligados a estrutura da malha noroestina deste município exalariam traços impares e que evidenciariam parte da identidade cultural de um grupo específico deste município: os ferroviários. Nesta cidade fora escolhido um objeto de significativa singularidade arquitetônica e que por detrás de sua construção poderíamos amplificar não apenas as noções e imagens que temos a respeito dos trens, das locomotivas, dos silvares e dos trilhos que um dia aqui ditaram normas de conduta, como também por meio de um olhar sensível (pautado nas premissas dos olhares míopes de Machado de Assis) poder explorar o contexto histórico, as práticas e as experiências sociais que ali foram erigidas, tendo o cuidado em captar, nas distintas vozes de sujeitos que fizeram parte desses cotidianos, peculiaridades sociais e culturais que até então não foram contempladas²⁷¹ devidamente pelos documentos históricos que tangenciam o município linense. Eis aqui então, o primeiro intuito singular de nosso trabalho e que de certa forma fora alcançado parcialmente. A descrição aqui retratada é nítida na fala dos ferroviários que cotidianamente

²⁷⁰ “Naquele período, a linguagem e a mídia jornalística eram formas e vias importantes de realizar o debate político e de difundir o pensamento em acalorados debates sobre os interesses partidários e os destinos da nação, além das necessidades econômicas em jogo. [Há] uma interpretação da época que naturalizava a homogeneização do território por meio da expansão cafeicultora, que entendia a ferrovia e a urbanização como estratégias necessárias para a implantação da modernidade e da civilização”. (COELHO e MAXIMILIANO, IN: LOSNAK, 2008, pág. 237-247)

²⁷¹ “No dizer de Sérgio Buarque de Holanda, para entender as mudanças sociais é preciso haver uma ‘variedade de pontos de vistas’, ‘diversidade mutável dos interesses’, para que aspectos obscurecidos até então pelas visões plasmadoras das tradições escritas e pelos conceitos sistêmicos predeterminados possam clarear-se. Com isso o meu olhar procura focalizar ‘a multidão imensa de figurantes mudos que enchem o panorama da história e são muitas vezes mais interessantes e mais importantes que os outros, os que apenas escrevem a História” (POSSAS, 2001, pág. 99-100).

participaram do processo perceptivo dos objetos ferroviários linenses e percebiam a maneira como estes eram captados e norteavam o desenvolvimento de Lins.

Assim, para que entendêssemos melhor as tramas e ardiduras por detrás deste objeto houve a necessidade de utilizarmos de uma ferramenta corriqueira dos estudos ligados à identidade e cultura: a memória. É indubitável que será através das recordações individuais e/ou coletivas que conseguiremos preservar aquilo que se tem de autêntico e que distinguem a população e o indivíduo linense de todos os outros sujeitos e/ou grupos sociais que os cercam. Entretanto, um cuidado a ser apreendido nesse momento é que ao usufruir das lembranças e memórias de quaisquer personagens para se tentar compreender o processo que derivou sua(s) identidade(s), como também a maneira como estes mesmos sujeitos entendem os objetos que os cercam, mostrar-se-á um método deveras meticuloso e fundamentalmente imparcial, tendo o intuito de desvendar a imagem que existe ou ainda resta deste objeto.

Além do que, toda memória modifica o passado, mais que o reflete²⁷². Dificilmente um indivíduo conseguirá recordar um ato tal qual este verdadeiramente aconteceu ou então da maneira como o mesmo fora sentido e verificado a época. O processo de memorização mostrar-se-á enquanto um ato contínuo de organização e atualização de identidades, sempre de acordo com a necessidade de seu interlocutor em preservar e propagar laços tão importantes para a caracterização de uma imagem individual ou coletiva. Isso é devidamente notado nas falas nostálgicas dos antigos ferroviários no momento em que estes tentam relatar as experiências que foram estabelecidas ou até mesmo criadas em meio ao cenário ferroviário local e que remetiam fortes adereços a sua classe de trabalho. Algo que não passa despercebido nem mesmo na fala dos cidadãos mais velhos que, como dito pela Dona Docília sentem “falta dos bons e velhos tempos”.

Contudo, ao remetermos a apreensões dessas memórias em torno da Rotunda de Lins, percebemos que estas resplandeceram fatos, imagens e histórias que vão além do papel e da materialidade a que este edifício fora traçado. Não que sua funcionalidade não fosse importante. Longe disso! Poucas foram as localidades que tiveram a inserção de um objeto tão específico e peculiar em meio as malhas ferrovias que as cortavam. Fora exatamente devido a sua funcionalidade que o

²⁷² Ver: Montenegro (2007).

sistema ferroviário, e em particular a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) pôde proceder a necessária manutenção às locomotivas pertencentes ao seu traçado, bem como facilitar o processo de escoação de produtos (sentido interior-capital) que conforme visto aqui, alavancaram a economia, tanto local quanto estadual.

Entretanto, se nos fixarmos apenas a materialidade e funcionalidade desta edificação estaríamos restringindo a percepção das experiências sociais e das imagens históricas que ali foram construídas e percebidas transparecendo atos e falas que apresentariam os cotidianos de um espaço onde relações de trabalho, de hierarquia e de poder foram alicerçadas. Assim, tal amplitude notoriamente contribuiria para a ampliação dos conhecimentos deste município no que diz respeito a sua formação, crescimento e desenvolvimento.

Porém, essas imagens se restringem única e exclusivamente ao grupo de ferroviários. Aos outros indivíduos aqui entrevistados, percebe-se que a imagem da ferrovia e aquilo que por detrás de seus trilhos e dormentes fora acarretado encontra-se em um processo contínuo de esquecimento, relegando essas imagens a uma certa parcialidade extrema, algo simples que fizera parte de seus respectivos dias. E o mesmo procede para com boa parte dos cidadãos deste município, e não há como indagá-los sobre isso, dizendo-os que as suas experiências e imagens retratam uma imagem superficial de um objeto que, com o devido olhar, é capaz de transparecer pontos importantes da história deste município, visto que os vestígios capazes de guiá-los em meio aos tramites desta intrincada rede de descobertas encontram-se quase que esquecidos e corrompidos pela força do tempo e do homem.

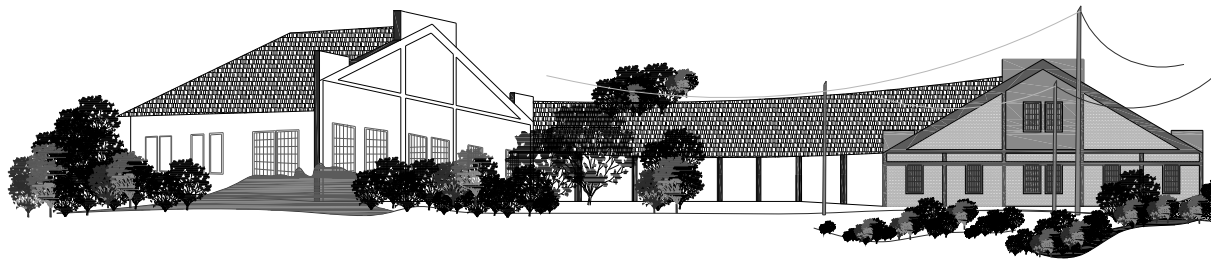
Assim, discutimos aqui que através da Rotunda seria possível compreender algumas facetas desta Lins, no início do século XX, e que hoje se mostram esquecidas por boa parte da população local, muito provavelmente pelo fato de, conforme Lowenthal (1998) já nos alertara, não existirem marcos tão sólidos deste passado na atual localidade, o que dificultaria a propagação e a preservação desta história e desta identidade tão intrínseca à Lins. Tais facetas se mostram importantes, pois de certa forma, enriquecem o entendimento da história local como também dão a possibilidade de uma nova caracterização deste espaço enquanto um possível mecanismo de exaltação capaz de ampliar a percepção sócio-histórica e dar novos desfechos a sua espacialidade.

E como se pode apreender ao longo das linhas deste trabalho, pode-se por meio de um diálogo direto com a comunidade que presenciou os diversos usos atribuídos a esta Rotunda e as histórias que a este objeto poderiam ser tangenciadas, fora possível atingir os signos e as lembranças perpetuadas por detrás desta edificação: o processo de formação local; a vila dos leprosos; a importância da relação café e ferrovia; o espaço peculiar ferroviário; o processo de degeneração e de desmanche desta edificação; o acidente da Shell; o centro de exposições agro-pecuário; depósito de materiais da Prefeitura Municipal de Lins e a utilização de mecanismos para a compactação do lixo produzido em tal localidade.

Cada um desses signos e mementos reflete a importância que esta edificação assume e a maneira como foram conduzidos os processos de ocupação e usufruto daquele espaço. De certa forma hoje, a forma como o poder público e a própria população vê, senti e percebe este objeto pode ser considerado enquanto um reflexo do sistema falido ao qual todo e qualquer aparato ferroviário se encontra nos dias de hoje. Como a Rotunda, dentro da localidade de Lins existiram outros bens e patrimônios ligados a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) e que auxiliaram e conduziram as relações que ali foram construídas. Hoje, apenas um mero lampejo desta história apresenta-se vivo perante uma comunidade que durante um certo intervalo de tempo soube se aproveitar das ações, dos planos e dos objetivos progressistas ao quais os trilhos noroestinos estavam ligados no início do século XX.

Hoje, o que nos resta é criar mecanismo de exaltação que preservem e propaguem as histórias, as lendas, os personagens, as construções que exalam as histórias singulares e que caracterizam a identidade de um município que outrora, teve fundamental importância para o desenvolvimento do Estado de São Paulo. Além de, proporcionar a própria população local a chance enveredar nas peculiaridades de sua história.

REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO



ALBERNAZ, Maria Paula Lima; LIMA, Cecília Modesto. **Dicionário Ilustrado de Arquitetura**. São Paulo: Pró Editores, 1998.

ASSIS, Machado. **Obras completas**. Rio de Janeiro: Editora Nova Aguilar, 1994.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o oeste**: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo: Comp. Melhoramentos de São Paulo, 1948.

BOSSCHILA, Roseli. **Reconstruindo memórias**: os poloneses do Santo Inácio. Curitiba, Universidade Tuiuti do Paraná, 2004.

CAMARGO, Haroldo Leitão. **Patrimônio Histórico e Cultural**. São Paulo: Aleph, 2002.

CANCLINI, Néstor Garcia. **Culturas Híbridas**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

CARDOSO, Círio Flamarion. História e Paradigmas Rivals. In: Flamarion, C. e Ronaldo Vainfas (orgs.). **Domínios da História**: ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro, Campus 1997, p.1 – m,23, notas, p.451-455.

CARVALHO, Ana Claudia da Costa Motta. **Revitalização da área da Rotunda**. Monografia (Curso de Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Marília (UNIMAR), Marília-SP, 2001.

CHARTIER, Roger. **O mundo como representação**. In: Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, USP, vol.5, nº.11, São Paulo, Jan./Apr. 1991.

_____. **A história hoje**: dúvidas, desafios, propostas. In: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 07, nº. 13, 1994.

COELHO, Jonas Gonçalves; VICENTE, Maximiliano Martin. Pensamento e linguagem: subjetividade, comunicação e arte. IN: LOSNAK, Célio José. **Obras impressas**: um recorte do pensamento das elites paulistas das primeiras décadas do século XX. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2008.

CUCHE, Denys. **A noção de cultura nas ciências sociais**. Bauru: EDUSC, 2002.

D'ALESSIO, Marcia Mansor. **Intervenções da memória na historiografia**: identidades, subjetividades, fragmentos, poderes. In: **Projeto História. Trabalhos da Memória**. Revista do Programa de Pós Graduados em História da PUC/SP. São Paulo, EDUC, n. 17, Nov/98, PP. 269-280.

DA MATTA, Roberto. **Relativizando**: uma introdução à antropologia social. Rio de Janeiro: Rocco, 1987.

DOSSE, François. **História e Ciências Sociais**. Bauru: EDUSC, 2004.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador. Vol. 02. Formação do Estado e Civilização.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993. Parte II: sinopse. Sugestões para uma teoria de processos civilizadores (193-274).

FERREIRA, Antônio; LUCA, Tania Regina de; IOKOI, Zilda Gricoli (Orgs.). Encontros com a História: percursos históricos e historiográficos de São Paulo. IN: RODRIGUES, Marly. **Patrimônio, espelhos do passado.** São Paulo: Ed. Unesp, 1999

Encontros com a História: percursos históricos e historiográficos de São Paulo. IN: SCHWARSTZMAN, Sheila. **Memória e pragmatismo.** São Paulo: Ed. Unesp, 1999

FERRAZ, Brenno. **Cidades vivas.** São Paulo: Monteiro Lobato & Comp. Editores, 1924.

FERREIRA, Vitor José. **Turismo Cultural Ferroviário.** Bauru-SP: Universidade do Sagrado Coração, 2003. Palestra apresentada aos alunos do curso de Turismo.

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas.** Rio de Janeiro: LTC – Livros Técnicos e Científicos Editora S.A., 1989.

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha:** formações urbanas da Noroeste paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva.** São Paulo: Vértice Editora Revista dos Tribunais, 1990.

HOBSBAWM, Erick. **A era dos extremos.** São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

JELIN, Elizabeth. **Los trabajos de la memoria.** Ed. Siglo XXI, España, Argentina, 2001.

LARAIA, Roque de Barros. **Cultura, um conceito antropológico.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

LIMA, João Francisco Tidei. **Ocupação da terra e destruição de índios na região de Bauru.** Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978.

LIVI, Grazia. **As letras do meu nome.** Rio de Janeiro: Rocco, 1996.

LOSNAK, Célio José. **Nos trilhos da memória:** ferro e sangue – histórias de vida de ferroviários da Noroeste do Brasil e RFFSA. Bauru-SP: Prefeitura Municipal de Bauru/Secretaria da Cultura, 2004.

LOWENTHAL, David. “*Como conhecemos o passado*”. In: **Projeto História. Trabalhos da Memória.** Revista do Programa de Pós Graduados em História da PUC/SP. São Paulo, EDUC, n. 17, Nov/98, PP. 63-201.

MAGALHÃES, Paulo de. **O povo de Lins: sua história e suas lendas.** São Paulo: Saraiva, 1954.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.** Campinas: Pontes, 1990.

MORAIS, Sérgio Santos. **Reconstrução da rotunda de São João del Rei.** Rio de Janeiro: RFFSA, 1987.

MONTENEGRO, Antônio Torres. **História Oral e Memória: a cultura popular revisitada.** São Paulo: Contexto, 2007.

NORA, Pierre. **Entre memória e história: a problemática dos lugares.** In: Projeto História. São Paulo, nº 10, p. 7-28, dez. 1993.

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

POLLAK, Michael. **Memória, esquecimento e silêncio.** Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989, p. 3-15.

_____. **Memória e identidade social.** Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p. 200-212.

POSSAS, Lidia Maria Vianna. **Mulheres, Trens e Trilhos: modernidade no sertão paulista.** Bauru: EDUSC, 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE LINS. **Histórico Municipal de Lins: documento histórico, geográfico e estatístico do município de Lins.** Lins: Prefeitura Municipal de Lins, 1996.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. **Ufanismo Paulista: vicissitudes de um imaginário.** São Paulo. Revista USP. n.13, p. 78-87.1991.

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

RIBEIRO, Altamiro Ghersel. **Lins e seus pioneiros.** Lins: Cultural Signos, 1995.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo 1870 – 1940.** São Paulo: Hucitec, 1981

Terra Paulista: trajetórias contemporâneas / coordenação do projeto Maria Alice Setubal; ilustrações Beth Kok. IN: POSSAS, Lídia Maria Vianna. **As fronteiras do Oeste Paulista: ocupando sertões, fundando cidades e (re)fazendo a história do lugar.** São Paulo: CENPEC, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2008.

VASQUEZ, Pedro. Caminhos do Trem: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil. IN: GHIRARDELLO, Nilson. **Cidades na ponta dos trilhos.** São Paulo: Duetto Editorial, 2008, v. 04, p.26-31.

_____. Caminhos do Trem: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil. IN: GORGOZINHO, Batistina Maria de Souza. **Ferrovário: cruzamento de linhas**. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, v. 05, p.32-39.

_____. Caminhos do Trem: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil. IN: LAMOUNIER, Maria Lúcia. **A construção de ferrovias no Brasil imperial**. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, v. 05, p.06-12.

_____. Caminhos do Trem: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil. IN: MARINS, Paulo César Garcez. **Barões do café: poder, prestígio e memória**. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, v. 01, p.42-49.

_____. Caminhos do Trem: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil. IN: MAKINO, Miyoko. **O café pede passagem**. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, v. 01, p.28-35.

_____. Caminhos do Trem: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil. IN: QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **A integração do Centro-Oeste brasileiro**. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, v. 02, p.52-59.

_____. Caminhos do Trem: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil. IN: SOUKEF JUNIOR, Antônio. **O legado das ferrovias**. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, v. 04, p.33-40.

VON SIMSON, Olga de Moraes (org.). Experimentos com história de vida. In: QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. **Relatos orais: do "indizível" ao "dizível"**. São Paulo: Vértice Editora Revista dos Tribunais, 1998.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)