UMA LINHA E UMA HISTÓRIA: A LINHA FÉRREA DE TARABAI-SP

Alexandra Yukie Kawakami, Fabrícia Moraes Fernandes

Universidade do Oeste Paulista - UNOESTE, curso de Arquitetura e Urbanismo, Presidente Prudente, SP. E-mail: alexandrayukie@gmail.com

RESUMO

A história da cidade de Tarabai-SP assim como seu valor patrimonial histórico, independentemente, de sua idade, tamanho ou para com sua relação entre as demais cidades da região no qual se localiza, tem fundamental importância para a população dessa cidade. O objetivo deste estudo visa revisar a história de Tarabai e enfatizar esse valor histórico da antiga linha férrea, de modo a fundamentar novas pesquisas futuras sobre o tema. Foram realizados levantamentos bibliográficos sobre a história da cidade e memória e da linha, como também estudos da área da linha *in loco*: com levantamento fotográfico. Como resultado, entende-se que existem poucas abordagens sobre o assunto em meio acadêmico. Concluímos que este artigo pode contribuir como base para posteriores pesquisas sobre a cidade de Tarabai.

Palavras-chave: Tarabai, História, Memória, Linha férrea.

A LINE AND A HISTORY: THE RAILWAY OF TARABAI-SP

ABSTRACT

The history of the city of Tarabai-SP as well as its equity value historic, regardless of your age, size or for its relationship between the other cities of the region in which it is located, has a fundamental importance for the population of that city. The objective of this study aims to review the history of Tarabai and emphasize that the historic value of the old railway line, to support new research to future on the subject. Bibliographical research was done on the history of the city and the memory and the line, even as studies of the area of the line *in loco*: with photographic survey. As a result, it is understood that there are a few approaches on the subject in academic circles. We conclude that with this article can contribute as a basis for later research on the city of Tarabai.

Keywords: Tarabai, History, Memory, Railway Line.

INTRODUÇÃO

Este estudo faz uma breve revisão histórica sobre Tarabai e enfatiza o valor patrimonial de memória que a antiga linha férrea remete, de modo a sublinhar sua importância para a cidade. Em suma, a pesquisa reúne fatos sobre a área da antiga linha férrea de Tarabai-SP entremeados com a história da cidade. Hoje, a área pode ser dada como uma grande extensão com poucas infraestruturas de lazer e arborização, cujo foram implantadas com o passar dos anos após a desativação da linha de ferro Alta Sorocabana. Ela apesar das poucas características restantes da antiga linha férrea, é seguindo a linha de pensamento de autores¹ de vários textos e obras sobre o patrimônio histórico, um elemento que merece seu resguardo como memória da cidade de Tarabai. O presente trabalho objetiva ser um meio de fundamentar pesquisas futuras sobre ambos os temas, tanto da história da cidade como da antiga linha férrea, assim como também avaliar o caráter da antiga estação junto seu valor histórico, como um dos elementos fomentadores da cidade, realizando um paralelo breve das modificações ocorridas na área desde sua desativação.

Este trabalho empregou como metodologia a pesquisa bibliográfica, realizada através de leituras e análises de textos existentes sobre a história da cidade em relação a importância da

linha férrea como parte da memória histórica da cidade e também levantamentos fotográficos e métricos do local.

BREVE HISTÓRIA DE TARABAI-SP

A história se inicia no ano de 1939 com João Boff, um imigrante italiano que transformou suas terras – 30 alqueires compradas de Emilio Badan –, nos primeiros 500 lotes da pequena vila que viria a ser hoje, a cidade de Tarabai (EMUBRA, 2003). Essa vila era chamada Nova Itália, e era assim nomeado devido “à presença de sitiantes italianos estabelecidos na área, mesmo antes de João Boff iniciar seu empreendimento” (CARVALHO, 2016, p.20). Segundo a autora, Boff alugava ou comprava terrenos próximos, fazia novas divisões, alinhava as ruas conforme mais pessoas iam se instalando na vila. Muitas dessas pessoas eram também imigrantes de países da Europa e da Ásia, “arriscavam-se a atravessar os mares em navios para tentar a vida em um lugar que encontrariam trabalho e paz” ao contrário do que acontecia nos países afetados com a 2ª Guerra Mundial (CARVALHO, 2016, p.20).

Em 1941, João Boff retorna a Pompeia, cidade onde morava antes de vir à região, e os 500 lotes foram passadas a Ulpiano Sevilha Dias, um imigrante espanhol. A partir desse ano a vila foi tomando forma, construções foram erigidas em madeira principalmente na rua conhecida, hoje, como rua Sete de Setembro como ilustra a figura 1 (CARVALHO, 2016).

Figura 1 – A rua sete de setembro dos anos 50 até os dias atuais.

Fonte: EMUBRA, 2003; CARVALHO, 2016. Editado pelo autor, 2017.

Nesses primeiros anos da década de 40, surgia na vila benfeitorias como: a primeira indústria; a instalação da rede de energia e telefone (IBGE, 2017). Esses três elementos estão ligados, na primeira indústria: uma serraria, era onde também foi instalado a fonte da eletricidade na zona urbana e o primeiro telefone (PREFEITURA MUNICIPAL TARABAI, 2017).

Segundo informações da Enciclopédia dos Municípios Brasileiros – EMUBRA (2003) o então presidente do Brasil Getúlio Vargas, “por causa da 2ª Guerra mundial, proibiu o uso do nome Itália”, em 1940. Por este motivo, Ulpiano, como “maior proprietário e natural administrador da vila, teve de atender, em 1943, às determinações da campanha de nacionalização” (CARVALHO, 2016, p.21), a vila deixa de se chamar Nova Itália e recebe o nome Nova América.

Além das primeiras construções residenciais e comerciais, foi doado um terreno por Ulpiano, seguido da construção do primeiro templo religioso da comunidade, edificada em madeira com apoio dos moradores da cidade (SANTOS, 2013; CARVALHO, 2016).

Os trabalhadores chegavam de diversos estados brasileiros – tais como Ceará, Alagoas, Pernambuco, Minas Gerais, Paraíba... Todos com interesse nas faladas “terras férteis da vila, onde havia prosperidade” e poderiam lavrar a terra “num lugar novo e promissor para a agricultura” (CARVALHO, 2016, p.21). Desse modo, a vila progredia à medida que novas famílias chegavam, constituídos principalmente de imigrantes japoneses e brasileiros (SANTOS, 2013).

“Além dos imigrantes, a vila atraía muitos migrantes nordestinos, estes fugidos da seca. Na documentação sobre a história de Tarabai consta o relato do pioneiro e primeiro prefeito do município Elísio Pereira da Silva,

que chegou a Nova Itália em 1938 [...]. Naquela época, a zona rural concentrava a maior parte dos moradores” (CARVALHO, 2016).

Nova América, em 1948, a população urbana era de aproximadamente 1000 habitantes, e na área rural constituía a grande diferença, chegando a 6 mil habitantes. Muitos dos moradores preocupados com o futuro dos filhos, junto com os imigrantes japoneses e, com a ajuda de outros colonos, instalaram a primeira escola. O Grupo Escolar Deputado Felício Tarabay² locada em um terreno doado por Ulpiano e com o mesmo material das primeiras casas, em madeira (CARVALHO, 2016).

A economia da vila Nova América, vinha crescendo, e por este motivo, Ulpiano e moradores passaram a defender a elevação da condição de vila para ser um distrito de Pirapozinho, estado cujo só ocorreu no ano de 1949, referida como Distrito de paz de Nova América (CARVALHO, 2016).

Devido à elevação da categoria de vila para distrito, ocorre uma outra mudança de nome quatro anos depois, em 1953, desta vez para Tarabay³. Neste mesmo ano, a segunda capela, construída em madeira começa a ser substituída por uma construção em alvenaria, com a iniciativa do religioso padre Hilário. Esta nova construção religiosa é aberta aos fiéis um ano depois (figura 2). Já em 1955, recebe a condição de paróquia da cidade, mesmo ano que o distrito ganha sua emancipação político-administrativa (SANTOS, 2013). Porém, os tramites para a emancipação e elevação da categoria de vila à distrito, vem correndo desde fevereiro de 1954 (EMUBRA, 2003; CARVALHO, 2016). No geral as décadas de 1950 e 60, a cidade cresce em um ritmo intenso, o setor de comércio e serviços⁴ se expande, assim como a agricultura e pecuária (CARVALHO, 2016).

“Devido ao crescimento registrado entre 1950 e 1960, as lideranças de Tarabai começaram a pensar novamente em emancipação. Desta vez, para município, já que, na condição de distrito, subordinava-se a uma série de requisitos. Como anteriormente, Pirapozinho oferecia resistência, o que acabava influenciando parte da população local. Foi feito um plebiscito e a maioria votou a favor da mudança” (CARVALHO, 2016, p.39).

Figura 2– Evolução das construções religiosas em Tarabai.

Modificações da Paroquia central modificada ao longo dos anos: 1ª e a 2ª construídas em madeira, a 3ª feita em alvenaria

Fonte: CARVALHO, 2016. Editado pelo autor, 2017.

Dentro desse período se destaca a instalação do cartório de Registro Civil e Anexos e também a disponibilização de terrenos e feitas as construções para o campo de futebol, o cemitério, o posto de saúde e a rodoviária (CARVALHO, 2016). Nesse período chama a atenção as obras para a passagem da linha férrea do ramal Dourados, a inauguração da iluminação pública da cidade e também:

“ [...] outra via de comunicação importante para a cidade era a rodovia Estrada Boiadeira a qual ligava a cidade ao Estado do Paraná e que posteriormente daria lugar a Rua 7 de setembro” (SANTOS, 2013. p. 71).

E do mesmo modo como ocorreram delongas anteriormente, a emancipação definitiva que tornaria uma cidade independente, com a definição da área municipal foi sendo atrasada durante esse momento.

“Em 1962, a Assembleia Legislativa de São Paulo aprovou o pedido, mas um mandato de segurança impetrado pelo prefeito de Pirapozinho, Manoel Marques, impediu a emancipação. Dois anos depois, com o apoio do novo prefeito de Pirapozinho, Plauto Barreto [...] Tarabai elevou-se à condição de Município [...], desmembrando-se de Pirapozinho. A data de constituição do Distrito Sede, que marca a fundação e o aniversário da cidade é 21 de março de 1965” (CARVALHO, 2016, p.39).

Em 28 de fevereiro de 1964 (pela Lei Estadual 8.092) o Distrito é desmembrado do município de Pirapozinho e elevado a condição de cidade. A instalação do município foi efetivada somente em 21 de março de 1965, pois “houve muitos contratempos que dificultaram a emancipação” (SANTOS, 2013, p.71).

Hoje, como município em desenvolvimento delimitado como parte da região do Pontal do Paranapanema, no oeste do estado de São Paulo que faz fronteira com os municípios de Alvares Machado, Estrela do Norte, de Narandiba, da cidade de Pirapozinho, de Presidente Bernardes, e de Sandovalina, possui uma área urbana considerada pequeno porte, localizada à latitude 22°18'09" Sul e longitude 51°33'33" Oeste. O município conta com 6.607 habitantes, segundo dados do censo do Instituto brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, realizado em 2010. Porém um dado populacional mais recente de 2017 (IMP: SEADE, 2017) é estimado em 7.070 habitantes.

“Distante do tempo em que imigrantes e migrantes chegavam para ocupar suas terras e também do intenso ritmo de crescimento experimentado nas décadas de 1950 e 1960, a Tarabai do século XXI, no entanto, progrediu muito, principalmente em qualidade de vida” (CARVALHO, 2016, p.138).

A cidade nesse meio tempo desde sua emancipação até os dias atuais, agregou novos bairros e benefícios⁵ que contribuíram para a melhoria da qualidade de vida da população (SANTOS, 2013). Segundo o censo do IBGE, em 2010 a cidade já apresentava um alto Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), posteriormente com o levantamento IDHM (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal) em 2013, Tarabai ocupava a 1.133ª colocação entre os 5.565 municípios brasileiros. Ainda hoje, Tarabai é economicamente sustentada pela agricultura e pecuária em primeiro lugar, seguido das indústrias que manufaturam essa produção e do ramo empresarial.

A LINHA FÉRREA DE TARABAI-SP

A conquista da região o Oeste Paulista, onde se encontra o município de Tarabai, se deu entre fins do século XIX e início do XX, liderada por fazendeiros e grileiros que abriam extensas áreas para a agricultura. Nesse momento algumas das cidades criavam raízes, porém não cresciam rapidamente: “a ocupação do território somente se efetivou com a abertura da Estrada de Ferro Sorocabana” (FELIPE, 2015, p. 46). Ou seja, ao mesmo tempo que foram solução para o escoamento da grande produção de café, também foi importante para a formação de uma ‘rede de cidades’ no sudoeste do estado de São Paulo (FELIPE, 2015). Tarabai é uma dessas cidades que foram beneficiadas com a construção da linha (figura 3), a malha urbana de Tarabai no período de 1971-72, ainda não ultrapassava o lado sul da linha. Comparativamente, atualmente, a cidade já ocupa grandes porções da parte sul, do outro lado da linha férrea.

Figura 3 – Comparativo do crescimento da malha urbana de Tarabai.

Fonte: FELIPE, 2015; Google Maps, 2016. Editado pelo autor, 2017.

A cidade de Tarabai, afirma Santos (2013), ganha uma estação ferroviária em 1958, este era apenas um ponto de parada, que pertencia ao Ramal Dourados. Esta linha férrea objetivava atravessar o Pontal do Paranapanema, iniciando se em Presidente Prudente, passando por cidades como Pirapozinho, Tarabai, entre outras, até liga-las as cidades de Dourados e de Ponta Porã, no Mato Grosso do Sul (SANTOS, 2013; FELIPE, 2015).

“A inauguração da estrada de ferro, em 1958, com Jânio Quadros à frente do governo do Estado de São Paulo, beneficiou a região com transporte seguro e barato, facilitando o escoamento da produção agrícola e pecuária – atividades que eram o motor da economia local -, além de incrementar o comércio” (CARVALHO, 2016, p.28).

Durante a fase de construção da linha e em seu período de funcionamento, o ramal Dourados, trouxe benefícios à cidade de Tarabai, efetivou o desenvolvimento e a adequação da estrutura urbana, incentivou a economia que tinha indícios de se estagnar, e também novos moradores, que ainda ouviam rumores remanescentes da cidade (SANTOS, 2013). O início da construção da linha férrea ramal Dourados se deu em 1953, em Tarabai as obras de adequação do terreno começaram naquele mesmo ano em fevereiro (O IMPARCIAL, 19/02/1953). As obras da linha que iam tomando forma pelo distrito facilitariam o transporte⁶ até grandes centros, como Teodoro Sampaio, e até Euclides da Cunha. (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL: Tarabai, 2016).

“A estação de Tarabai era de madeira e foi aberta juntamente com o primeiro trecho da ferrovia, em 1958. Seu nome, durante a construção, era Nova América” (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL: Tarabai, 2016).

A estação era somente um ponto de parada do Ramal de Dourados-km 755,166, inaugurado em 29 de setembro de 1958 (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL: Tarabai, 2016). E por ser localizada bem próxima ao comércio valorizou o até então distrito de Pirapozinho (CARVALHO, 2016). Nos anos iniciais de funcionamento da linha era constituída a estação, principalmente em madeira – como modo de fechamento e estruturado com os próprios trilhos de ferro, chumbados acima de uma plataforma de alvenaria (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL: Tarabai, 2016). Após a plena ativação do ramal Dourados haviam vagões de carga e de passageiros, que trafegaram até 1986. No período de 1958 a 1977, a linha “contribuiu para o desenvolvimento de Tarabai”, com sua estação em proximidade com a rede de comércio e serviço, incentivou o crescimento econômico e urbano da cidade (CARVALHO, 2016; ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL: Tarabai, 2016).

Antes da desativação dos trens de passageiros a estação foi fechada no 2º semestre de 1973, deixando muitos agricultores sem modo de escoar seus produtos (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL: Tarabai, 2016). Até outubro de 1978 os trens para passageiros ainda rodavam, já os cargueiros para o escoamento agrícola, depois de dois anos de suspensão voltaram a trafegar em 1980, porém, por pouco tempo, visto que em 1986 a linha férrea para além de Pirapozinho estava totalmente desativada (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL: Tarabai, 2016).

Seis anos após a desativação dos trens de passageiros e de cargas, em 1984, "na estação de Tarabai, aparecem as marcas do abandono, com vidraças quebradas, destelhamento, desmoronamento de paredes, piso, além do acúmulo de entulhos nos portões malcheirosos" (O Estado de S. Paulo, 1984 *apud* ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL: Tarabai, 2016). Dois anos mais tarde, em 1986 já se encontrava sem parte das paredes, pisos e cobertura (figura 4). Em 1988 o ramal estava desativado, posteriormente, em 1998, com a linha em desuso os trilhos foram retirados em grande parte do ramal Dourados (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL: Tarabai, 2016).

Figura 4 – A estação de Tarabai, chamada estação Nova América.

Fonte: SANTOS, 2013. Editado pelo autor, 2017.

Apesar de muitos anos passando por desgaste, a plataforma recebe reformas em 1992, instalação de nova cobertura e deixada ainda com os trilhos. A área deixada pela estrada de ferro foi sendo englobada em alguns pontos como parte do sistema de área livre e de lazer de Tarabai. Na década de 1990, a área da estação recebeu reformas de urbanização, passando a integrar definitivamente como área de lazer da cidade (figura 5).

Figura 5 – Área da estação em reforma na década de 1990.

Fonte: CARVALHO, 2016. Editado pelo autor, 2017.

Houveram reformas feita em etapas abrangendo a construção uma quadra poliesportiva aberta, instalação de iluminação pública, parquinhos infantis e academia dos idosos (CARVALHO, 2016). Destaca-se em 1992 a presença dos trilhos em frente à estação após a reforma do Pátio Fepasa. Grande parte dessas benfeitorias, porém, não receberam a manutenção adequada (figura 6), levando ao desuso e depredação, resultando em uma simples área de passagem, do lado sul da linha férrea em direção ao centro e vice-versa.

Figura 6 – Área da estação em desuso em 2017.

Fonte: Do autor, 2017.

CONCLUSÃO

A cidade, como dito, passa por diversas transformações desde sua origem como vila para então, distrito e então cidade. As principais modificações urbanas ocorreram depois de sua emancipação administrativa, uma dessas instigadoras foi a passagem da linha férrea ramal Dourados. Portanto, pode-se dizer que as reformas feitas demonstram o interesse por parte do governo municipal de trazer novos usos para essa área da linha e reconhece a mesma como importante para a história e a memória da cidade, mesmo em seu estado atual e qualquer tombamento registrado que legitima a mesma como um patrimônio histórico.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARVALHO, Maria Helena de. A última entrevista. Edição: CARVALHO, Maria Helena de. 1ª impressão: Nywgraf. São Paulo -SP, 2016;

EMUBRA. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros – **Tarabai**. 2003. Disponível em: <http://camarapрудente.sp.gov.br/historia/hist_oeste/cidades/tarabai/apresenta.html>. Acesso em: 09 fev. 2017;

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL: **Tarabai**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tarabai.htm>> Acesso em: 10. Out. 2016;

FELIPE, Mayara Cristina de Paula. **Mapeamento dos compartimentos de relevo do município de Estrela do Norte - SP e adjacências**. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP: Presidente Prudente, 2015, 106f;

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Cidades: Tarabai-SP**. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/sp/tarabai/panorama>>. Acesso em: 02 de abril de 2017;

IMP: Informação dos Municípios Paulistas [Internet]. São Paulo: SEADE. Perfil municipal: Tarabai. Disponível em: <<http://www.perfil.seade.gov.br/>>. Acesso em: 13 set. 2017;

PREFEITURA MUNICIPAL DE TARABAI. Disponível em: <http://tarabai.sp.gov.br/pagina/78_Historia.html> Acesso em: 20. Jul. 2017;

SANTOS, Éder Pereira dos. **Mudanças no uso e cobertura da terra na bacia hidrográfica do Ribeirão do Rebojo entre 1971/1972 e 2007/2008**. UGRJ Pontal do Paranapanema – SP. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, UNESP: Presidente Prudente, 2013.

¹ Autores que defendem o patrimônio histórico de uma cidade, como Camilo Boito um dos críticos pensadores sobre preservação patrimonial, ou então Beatriz Kürl, precursora de textos de grande importância para a preservação industrial remanescente no Brasil, seja ela de edifícios de caráter industrial com estruturas importadas da Europa ou das linhas férreas desativadas.

² Nesse grupo escolar eram lecionadas aulas somente até o curso primário, o que equivale atualmente, ao Ensino Fundamental I, os professores procediam de cidades distantes, e por esse motivo o grupo escolar só atendia o ensino básico atual (CARVALHO, 2016).

³ A segunda nomeação do distrito, em homenagem ao Deputado Felício Tarabay, a pedido do ex-governador Ademar de Barros. Felício, então prefeito de Presidente Prudente, assim como ocorreu com o grupo escolar, foi de grande ajuda na elevação da categoria da vila para distrito, recebendo assim ambas homenagens (CARVALHO, 2016).

⁴ Armazéns e hospedarias eram instalados, como também uma barbearia, loja de tecidos, uma padaria, alfaiataria, o açougue, a loja de calçados, uma farmácia e o posto de gasolina (CARVALHO, 2016).

⁵ A cidade de Tarabai de acordo com o IBGE (2017) apresenta 94.8% de domicílios com esgotamento sanitário adequado, 97.9% de domicílios urbanos em vias públicas com arborização e 5.7% de domicílios urbanos em vias públicas com urbanização adequada (presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio).

⁶ Principalmente da exploração madeireira no Mato Grosso do Sul, que necessitava de um meio fácil de escoamento até os grandes centros (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, 2016).