

# Da estação da Noroeste à Luz no trem da Paulista

**G**rande é o número de bauruenses que estão perfeitamente lembrados da movimentação que tomava conta da cidade, quando as ferrovias eram o transporte preferido para diferentes localidades, principalmente com destino a São Paulo. Foi em 1905 que passaram a contar com esse benefício, após a inauguração do trecho entre Rubião Júnior e Bauru, que permitia a viagem com destino a São Paulo pela E.F. Sorocabana.

No ano seguinte, chegou a vez da E.F. Noroeste do Brasil começar a funcionar, primeiramente até Avaí, depois continuando a construção da sua linha tronco, atravessando o Sul de Mato Grosso e chegar a duas fronteiras – com o Paraguai e a Bolívia – possibilitando a ligação, por ferrovia, dos Oceanos Atlântico (Santos-Brasil) e o Pacífico (Chile), numa distância de 4.000 quilômetros, sendo que a NOB, nesse percurso, comparecia com os seus 1.600 quilômetros de extensão.

Mas foi em 1910 que Bauru se transformou em um dos mais influentes entroncamentos ferroviários no nosso País, com a chegada dos trilhos da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, benefício esse que provocava outra ligação com São Paulo. Estava Bauru, assim, integrada a uma malha ferroviária de grande influência.

## O trem azul

Acreditamos que muitos bauruenses ainda se recordam das composições ferroviárias da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, principalmente dos seus trens cujos vagões eram pintados em azul, os quais ofereciam, aos usuários, a maior comodidade nos deslocamentos a São Paulo. Saindo de Bauru as 6 horas da manhã e as 15, bem como o noturno com suas cabines individuais (Gilda) e duplas, proporcionavam uma viagem rápida e tranquila, com excelente atendimento a bordo, inclusive o carro-restaurante e o “pullman”, este com ar condicionado.

Intensa a movimentação na estação da Noroeste quando da chegada e partida desses trens. Os passageiros eram acompanhados de seus familiares por ocasião da saída, com carregadores se movimentando por todos os lados com pesadas malas.

O saguão da E.F. Noroeste possuía guarda-volumes, um mezanino do qual os políticos faziam o uso da palavra quando visitavam Bauru. Até mes-

mo uma pequena agência dos Correios lá funcionava, bem como um engraxate desenvolvia o seu trabalho, lustrando os sapatos dos viajantes.

Na imponente plataforma, dois túneis possibilitavam o acesso aos trens com destino a diferentes destinos. Mantinha uma sala de espera e um serviço de som anunciando a chegada dos trens e também avisando os passageiros o horário de embarque para os seus destinos.

Ainda na plataforma funcionava o Bar do Bocado (Bar Rumo Oeste), com um atendimento de primeira, inclusive com a marcante presença de bauruenses aos domingos, quando lá compareciam para suas refeições. Tendo em vista a procura de passagens, as mesmas eram vendidas com certa antecedência.

Lembramos que, por ocasião dos grandes clássicos do futebol que aconteciam no Pacaembu, provocavam a presença de caravanas que já vinham da região de Marília e que eram completadas em Bauru, com muita gente viajando em pé, pois os trens noturnos não limitavam o número de passageiros. Somente os da manhã e da tarde é que tinham suas poltronas numeradas e era proibido viajar alojados nos corredores dos carros de primeira ou de segunda classe.

## Tudo isso acabou

Se todos os países do mundo ainda oferecem o máximo de atenção ao transporte ferroviário, foi o Brasil o único a desprezar o mesmo, com sérios prejuízos à economia. Tudo aconteceu na década de 80, quando aos poucos as ferrovias foram se deteriorando e, entregues às empresas particulares, mediante concorrência pública e deixaram de ser o preferido pela população, pois hoje apenas transportam cargas.

Em alguns pontos do território brasileiro estão construindo novas estradas de ferro, cujas obras sofrem interrupções, as vezes por falta de verbas, ou igualmente invadidas pelo mar de lama que atinge o nosso Brasil, visto os desvios de milhões de reais, prisões (com tornozeleiras e sem as mesmas). Mas o que fizeram com o sistema ferroviário brasileiro, mereceria uma atitude da Lava Jato, ou seja, também retroagir seu trabalho em direção aos anos 80 e punir os responsáveis pelo que fizeram com o nosso parque ferroviário.



Estação da Noroeste em Bauru, inaugurada em 1939



Locomotivas elétricas da Cia Paulista de Estradas de Ferro



Estação da Luz em São Paulo