UNIVERSIDADE DE ÉVORA

MASTER _ TPTI

Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural - Master Erasmus Mundus TPTI: Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie: Histoire, Valorisation, Didactique

PATRIMOINE DE LA MOBILITÉ AU BRÉSIL : LE CHEMIN DE FER « NOROESTE DO BRASIL » ET LES PAYSAGES INDUSTRIELS DE L'OUEST DE L'ÉTAT DE SÃO PAULO

ANNEXE 04 _ LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET URBAIN DES VILLES DU CHEMIN DE FER « NOROESTE DO BRASIL »

TAÍS SCHIAVON

Orientadora / Sous la direction de : **Ana Cardoso de Matos,** Évora University
Co-Orientador / Sous la co-direction de: **Adalberto da Silva Retto Júnior**, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho"

Évora, Setembro de 2015 | Évora, Septembre 2015

ANNEXEE 04 **_ LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET URBAIN DES VILLES DU CHEMIN DE FER « NOROESTE DO BRASIL »**

4.1 Bref Historique et Analyse des Villes Étudiées. 02

- Bauru 02
- Avaí..... 05
- Presidente Alves..... 06
- Pirajuí 07
- Lins 08
- Penápolis 10
- Cafelândia 11
- Araçatuba 12

4.2 L'Infrastructure lié au Chemin de Fer « Noroeste do Brasil ». 14

- L'usine hydroélectrique Salto Avanhandava. 14
- L'Importance du projet pour l'industrie Locale. 17
- La Transposition des Obstacles Naturels. 17

4.1 Bref Historique et Analyse des Villes Étudiées.

- **Bauru**

Les explorations de la région ont début autour de l'an 1850. Ce processus attire les explorateurs des États de « São Paulo » et de « Minas Gerais », à la recherche de nouvelles terres pour l'occupation et la colonisation. La ville de « Bauru », devient municipalité en 1896, présentant seulement quelques maisons et commerces.

> « A estação da Noroeste em Bauru foi inaugurada em 1906, com muitas festas. A Sorocabana já tinha sua estação, a poucos metros, desde 1905, e a Paulista chegaria a Bauru em 1910. » [1]

Jusqu'au début des travaux ferroviaires, la principale voie d'accès local et l'interconnexion avec les municipalités voisines a été faite avec le Rue Araújo Leite, la route de la plus importante de la ville d'ici l'an 1906.

Avec le début des travaux, le centre économique de la ville est transféré au Rue Batista de Carvalho, près de la zone de jonction des entreprises « Sorocabana » et « Noroeste », le point de jonction avec le chemin de fer « Paulista » si le feriez ans plus tard dans une région un peu plus lointain.

Après le début des activités ferroviaires, il s'agit de la région qui a maintenant les demeures et le commerce plus important de la ville. La vieille cité, composée par le Rue Araújo Leite commence à concentrer des entreprises d'importance secondaire.

En quelques années, l'ancien « Freguesia do Espírito Santo de Fortaleza », se transforme en un grand nœud ferroviaire, et tout au long de la première moitié du XXe siècle, le principal centre économique de la vaste région comprenant la région Ouest de l'État de « São Paulo », le Nord de l'État du « Paraná » et le Sud de l'État du « Mato Grosso ».

> « Atualmente é Bauru chamada à capital da Noroeste, apresentando todos os aspectos característicos de uma grande cidade moderna: intenso movimento de hotéis, boa iluminação pública, várias linhas de transporte coletivo, cinemas, hospitais, é um ativo centro cultural, estendendo, nesse

[1] < http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/bauru.htm > Mai, 2009.

« La station du chemin de fer « Noroeste do Brasil » à Bauru a été inauguré en 1906, avec de nombreuses parties. La « Sorocabana » avait son poste, à quelques mètres, depuis 1905, et de la « Paulista » venir à Bauru en 1910. » (Traduction fait par l'auteur)

> campo, sua influência até Mato Grosso, sua indústria tinha alcançado ampla diversificação, comercialmente comanda quase toda a exportação das três linhas férreas que aí se encontram. Bauru teve papel de relevante importância no povoamento regional da Noroeste e Sorocabana, e ainda hoje possui grande contingente de operários ferroviários nas companhias que servem a zona. » [2]

Même dans une région dont les sols ont des taux de fécondité plus faibles par rapport à d'autres régions, de nombreux produits ont été cultivés à « Bauru ». Pendant de nombreuses années, la ville survit sur la culture du café, au-delà, de coton, d'arachide et de l'huile de ricin, sont caractérisés comme des produits essentiels aux industries manufacturières.

L'importance de son activité industrielle implique depuis machines de traitement aux grandes entreprises la représentation nationale, les différentes étapes d'évolution du processus industriel, ont agi dans la ville des entreprises comme « Sanbra », « Anderson Clayton », « Matarazzo » et « Cia. Antártica Paulista ».

La relation entre industrie x ville x chemin de fer, permettre des changements dans divers secteurs de la ville, y compris l'expansion de son tracé urbain. Autour de grandes industries situées en dehors des limites de plus grande densité, les « Company Towns » commencent à se former et éventuellement recevoir des améliorations, étant relié à l'agencement urbain, comme cela se produit à proximité d'industries comme « Sanbra » et « Companhia Antártica Paulista ».

Tout au long de cette expansion, divers équipements urbains commencent à raconter la ville, cette spatialisation, se produit à la fois au financement de chemin de fer, tant en raison du développement stratégique et économique atteint par la localité.

Ainsi que l'activité industrielle, le commerce a toujours représenté une activité de plus grande expression économique, en raison de sa position dans le milieu d'un nœud ferroviaire important, couplé avec sa centralité de la ville dans le milieu de l'État de « São Paulo ».

---

[2] IBGE, Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, volume XII, 1956.

« Actuellement, Bauru est appelée la capitale du Nord-Ouest, présentant toutes les caractéristiques d'une grande ville moderne: intense mouvement d'hôtels, un bon éclairage de la rue, plusieurs lignes de transport public, cinémas, hôpitaux, est un centre culturel actif, étendant, dans ce domaine, son influence pour Mato Grosso. Leur industrie avait atteint une grande diversification, et leur commerce gère la quasi-totalité de l'exportation des trois chemins de fer auquel il se réfère. Bauru eu rôle de grande importance dans le règlement régional du Nord-Ouest et Sorocabana, et a encore un grand nombre de travailleurs dans les entreprises de chemin de fer desservant la région. » (Traduction fait par l'auteur)

Dans la ville, le chemin de fer a été situé en bordure de la formation urbaine initiale, caractéristique qu'a également eu lieu avec « Sorocabana ». De une cette manière dans les premières années d'exploitation de ces entreprises, leur équipement n'a pas interféré directement dans le tracé urbain, juste la compagnie « Paulista » déchira le tracé urbain.

Dans les années 30 du XXe siècle, après la construction du nouveau bâtiment pour le siège du « Noroeste », cela arrive aussi d'accueillir l'administration des entreprises « Paulista » et « Sorocabana ».

BAURU_ INDUSTRIES ET ÉQUIPEMENTS _ 1889-1924 _

BAURU_ INDUSTRIES ET ÉQUIPEMENTS _ 1925 – 1930 _

BAURU_ INDUSTRIES ET ÉQUIPEMENTS _ 1931 – 1950 _

BAURU_ INDUSTRIES ET ÉQUIPEMENTS _ 1889 - 1950 _

BAURU

GARE années 2000. In: www.estacoesferroviarias.com.br

Rue Araújo Leite et Rue Batista de Carvalho. In: IGC.

		BAURU
Elevação Município	1896	
Chegada da Ferrovia	1906	
Construção da Estação	1906	1939 (fusão das 3 cias.)

PRODUTO	UNIDADE	VOLUME
Café beneficiado	Arroba	41.170
Milho	Arroba	12.720
Algodão	Arroba	8.104

Tableau représentant des données industrielles de la ville, sur la base de l'année 1950.
In: IBGE, Enciclopédia dos Municípios Brasileiros.

Bauru, représenté autour des années 30 et 40. IN: IGC.

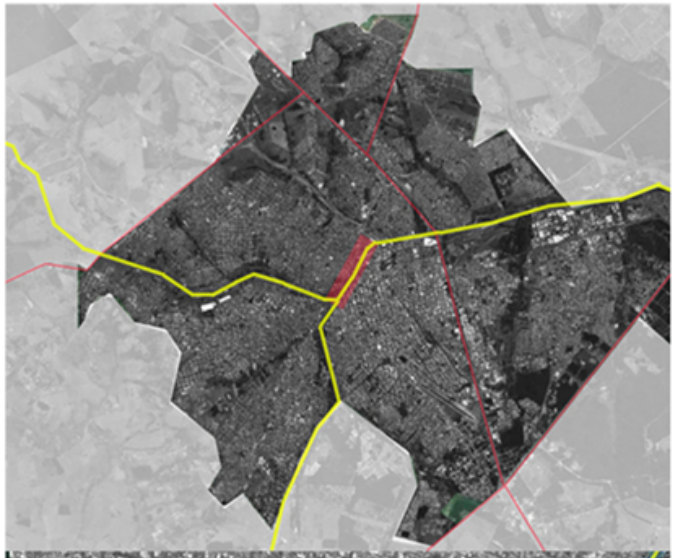
POSITIONNEMENT DES PRINCIPALES VILLES

RÉFÉRENCES POUR LA RECONSTITUTION DES CARTES
IBGE _ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística _ http://www.ibge.gov.br
IGC _ Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo _ http://www.igc.sp.gov.br
MOMBEIG, Pierre. PIONEIROS E FAZENDEIROS DE SÃO PAULO. Editora HUCITEC, Editora POLIS. São Paulo, 1984. 1ª Edição
Taís Schiavon. O AVANÇO DA INDÚSTRIA NO OESTE PAULISTA: RAMAL FERROVIÁRIO DA NOROESTE. Orientação Bolsa Iniciação Científica FAPESP. Processo 06/61507-1

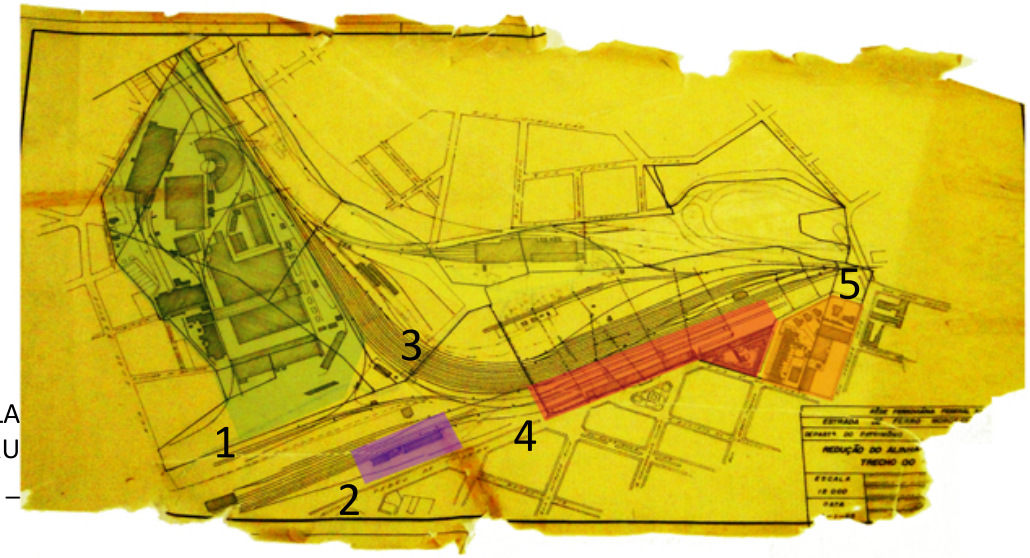
TAÍS SCHIAVON _ 2015

BAURU _ ZONE "NOROESTE"

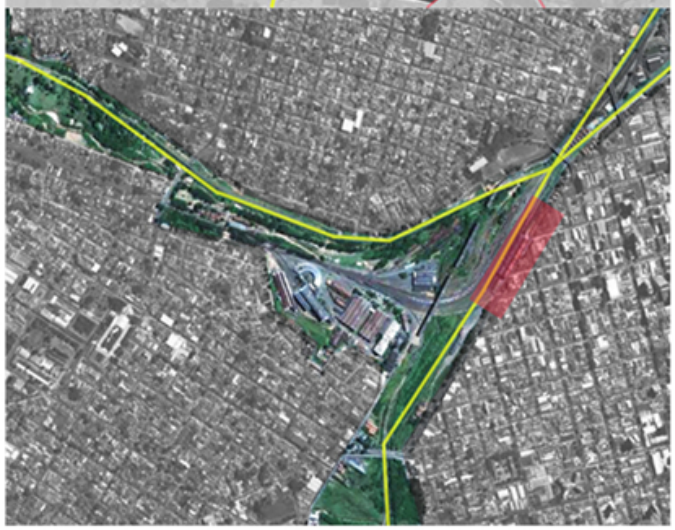
LE CHEMIN DE FER «NOROESTE DO BRASIL » ET LES PAYSAGES INDUSTRIÉLS DE LE PARTIE OUEST DE L'ÉTAT DE SÃO PAULO, COMME PATRIMOINE DE LA MOBILITÉ.

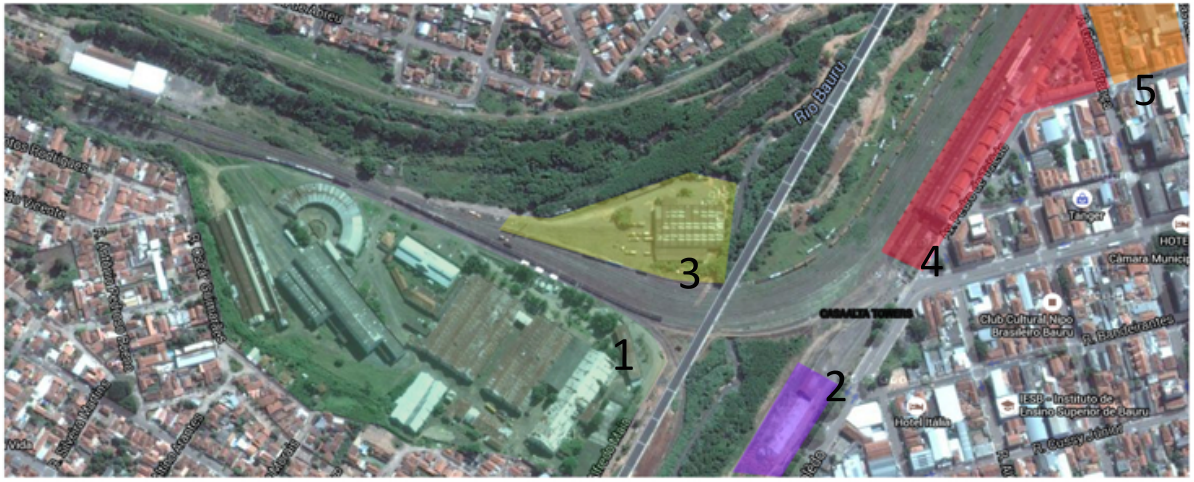


PÉRIMÈTRE URBAIN DE BAURU
_ XXIe siècle _



PROJET DES DOMAINES DE LA COMPAGNIE À BAURU
_ XXe siècle _





LOCALIZATION DE LA GARE
_ XXIe siècle _

IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS
1. Rotonde et Ateliers de Réparation
2.Entrepôt de fret
3.Ateliers de Trucks et Wagons
4. Gare Ferroviaire
5. Company Towns

RÉFERENCES
www.google.com.br/maps
Arquivos do Museu Ferroviário de Bauru. Arquivos da RFFSA, em Bauru.
TAÍS SCHIAVON _ 2015

IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS PRÉSENTS DANS LE PATIO FERROVIAIRE ET SES ENVIRONS

LE CHEMIN DE FER «NOROESTE DO BRASIL » ET LES PAYSAGES INDUSTRIÉLS DE LE PARTIE OUEST DE L'ÉTAT DE SÃO PAULO, COMME PATRIMOINE DE LA MOBILITÉ.

CHEMIN DE FER

QUARTIER

RIVIÉR

ÉGLISE

INDUSTRIES_1889 - 1924_

ÉQUIPAMENTS _1889 - 1924_

LENÇÓIS PAULISTA
BOTUCATU

VILA
ANTÁRTICA

LENÇÓIS PAULISTA
BOTUCATU

AVAÍ

RUA PRIMEIRO DE MAIO

RUA ARAUJO LEITE

AVENIDA SOROCABANA

AVENIDA ALFREDO MAIA

AVENIDA SOROCABANA

VILA
FALCÃO

AGUDOS

BAURU, INDUSTRIES ET ÉQUIPAMENTS
_1889 - 1924_

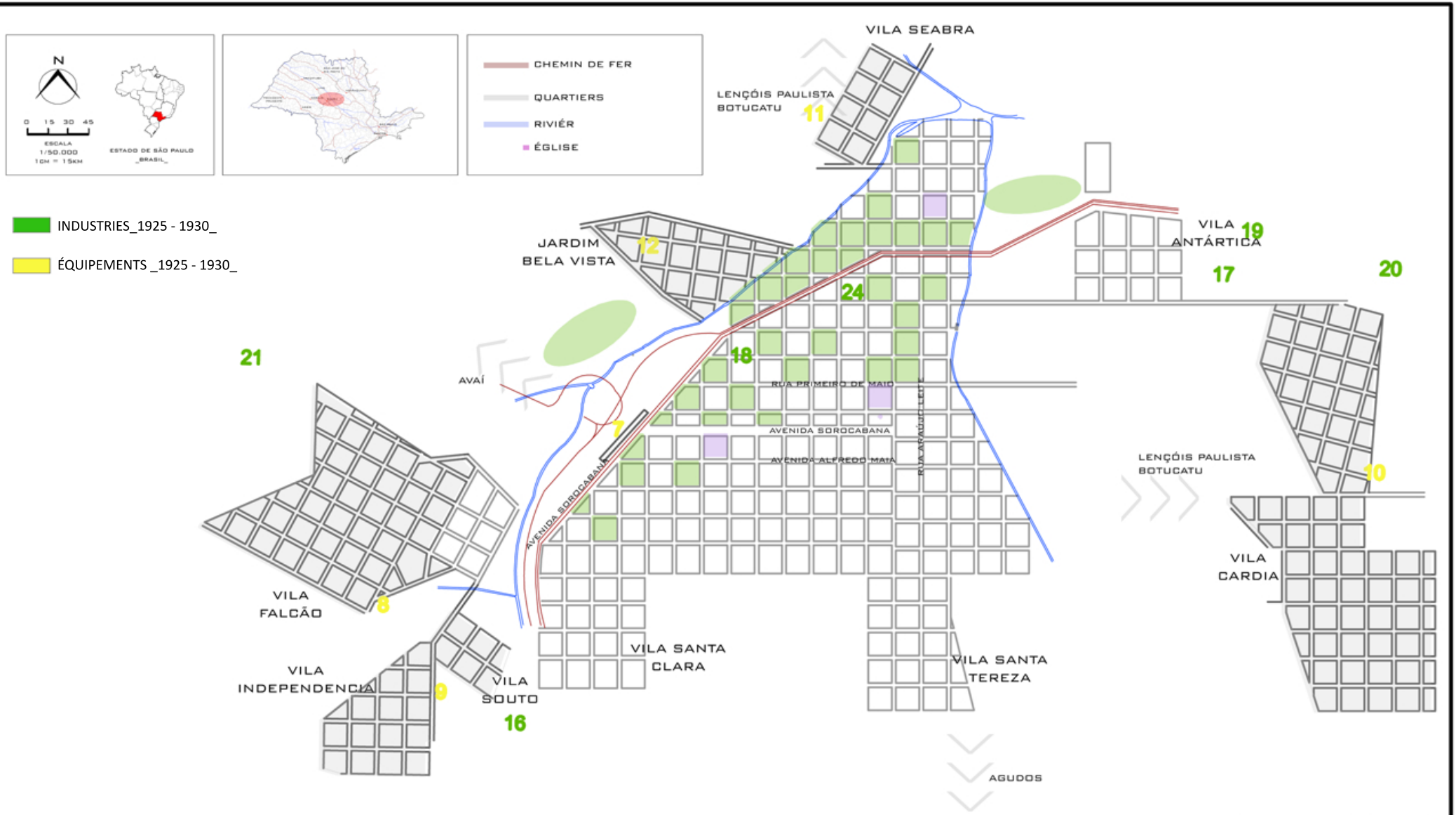
LE CHEMIN DE FER «NOROESTE DO BRASIL » ET LES PAYSAGES INDUSTRIÉLS DE LE PARTIE OUEST DE L'ÉTAT DE SÃO PAULO, COMME PATRIMOINE DE LA MOBILITÉ.

RÉFÉRENCES POUR LA RECONSTITUTION DES CARTES
Prefeitura Municipal de Bauru. Bauru, São paulo, Brasil.
Taís Schiavon. O AVANÇO DA INDÚSTRIA NO OESTE PAULISTA: RAMAL FERROVIÁRIO DA NOROESTE. Orientação Bolsa Iniciação Científica FAPESP. Processo 06/61507-1

TAÍS SCHIAVON _ 2015

ÉQUIPEMENT 1889 - 1924		
01	Sport Club «Noroeste»	1910
02	Company Town – “Vila Falcão»	1918
03	Company Town	Années 20
04	Company Town – «Vila Antártica»	1923
05	Unification des trois Compagnies Ferroviaires dans une plate-forme unique	1915
06	Hôpital «Beneficência Portuguesa»	Années 20

INDUSTRIES 1889 - 1924		
01	Brasserie et Boissons Gazeuses	1903
02	Grande Scierie à Vapeur et Machine Traitement des grains	1903
03	Brasserie	1903
04	Chemin de Fer « Sorocabana»	1905
05	Chemin de Fer « Noroeste do Brasil»	1906
06	Savonnerie «Bauruense»	1909
07	Fabrique de pâtes	1909
08	Torréfaction de café	1909
09	Chemin de Fer «Paulista»	1910
10	Ateliers de réparation du Chemin de Fer « Noroeste do Brasil»	1910
11	Société «Antarctica Paulista»	1923
12	Usine de Parapluies	Années 20
13	Pharmacie «DADA»	Années 20
14	Fabrique de Chaussettes	Années 20
15	Boissons Gazeuses «Crush»	Années 20



BAURU, INDUSTRIE ET ÉQUIPEMENTS _1925 - 1930_

LE CHEMIN DE FER «NOROESTE DO BRASIL » ET LES PAYSAGES INDUSTRIÉLS DE LE PARTIE OUEST DE L'ÉTAT DE SÃO PAULO, COMME PATRIMOINE DE LA MOBILITÉ.

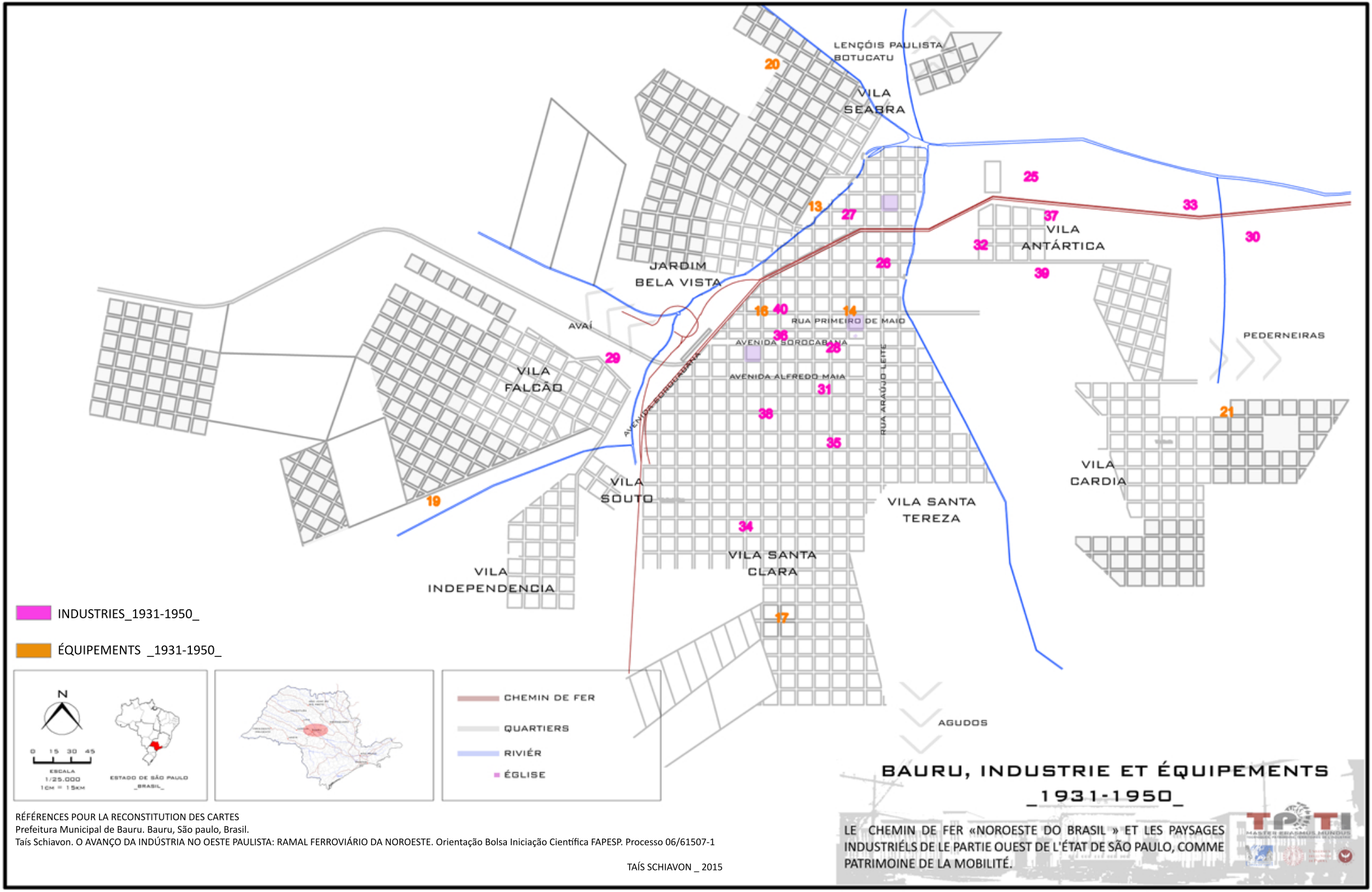
RÉFÉRENCES POUR LA RECONSTITUTION DES CARTES
Prefeitura Municipal de Bauru. Bauru, São paulo, Brasil.
Taís Schiavon. O AVANÇO DA INDÚSTRIA NO OESTE PAULISTA: RAMAL FERROVIÁRIO DA NOROESTE. Orientação Bolsa Iniciação Científica FAPESP. Processo 06/61507-1

TAÍS SCHIAVON _ 2015

ÉQUIPEMENT 1925 - 1930		
07	Unification des trois Compagnies Ferroviaires dans une bâtiment unique	1930
08	Expansion de la Company Town «Vila Falcão»	Années 30
09	Company Town «Vila Souto» et «Vila Independência»	Années 30
10	Company Town «Vila Cardia»	Années 30
11	Company Town «Vilas Seabra»	Années 30
12	Company Town «Jardim Bella Vista»	Années 30

INDUSTRIES 1925 - 1930		
16	SANBRA	1930
17	Anderson Clayton	1930
18	Société commerciale Brasler & Cia	Années 20
19	Industries «Reunidas Luso Brasileiras»	Années 20
20	Usine d'aliments «Xarqueada Brasil»	Années 20
21	Ferme «Val de Palmas»	
22	Ferme «São Luiz»	
23	Ferme « Santa Rosália»	
24	Augusto João Costa Alexandro Nesler Societé Basler José da Silva Marta Santos Jr. & Cia Vigo & Galhardi Antonio Padilha Antonio Assad & Filhos Antonio Ferraz da Costa	Avant 1928

	Antonio Viegas Belarminio Palmeira Casimiro Onófrilla Carlos Aloia Carani Carabo Domingos Biancardi Fratogiani & Cia Fortunato Resta Gustavo Dettreck Gaudencio Martins Irmãos Vecchi Julio Motta José Lourenço e Faria João Gomes da Fonseca João Maia João Keim João Artegiane Joaquim Castro Luiz Mortari Mario R. de Almeida Massage Koga Mario Casselato Manuel Ruiz Nicolau Mercadante Neto Pecchi & Cia Paschoal Luciano Rudecindo Fernandes Samuel Bachelli Wenceslau Fernandes Javaleno Vaz João Battine	



BAURU, INDUSTRIE ET ÉQUIPEMENTS _1931-1950_

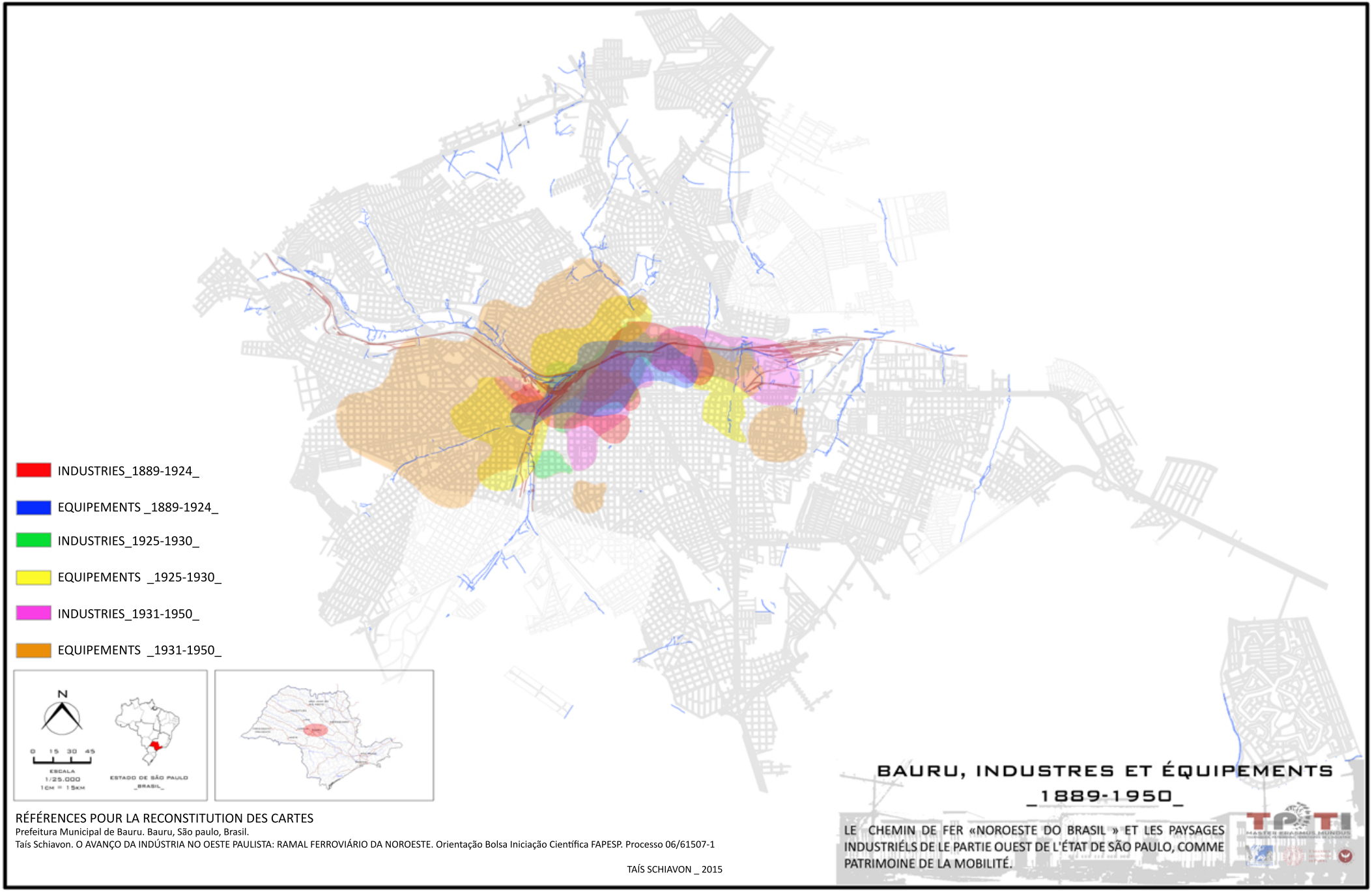
LE CHEMIN DE FER «NOROESTE DO BRASIL » ET LES PAYSAGES INDUSTRIÉLS DE LE PARTIE OUEST DE L'ÉTAT DE SÃO PAULO, COMME PATRIMOINE DE LA MOBILITÉ.

RÉFÉRENCES POUR LA RECONSTITUTION DES CARTES
Prefeitura Municipal de Bauru. Bauru, São paulo, Brasil.
Taís Schiavon. O AVANÇO DA INDÚSTRIA NO OESTE PAULISTA: RAMAL FERROVIÁRIO DA NOROESTE. Orientação Bolsa Iniciação Científica FAPESP. Processo 06/61507-1

TAÍS SCHIAVON _ 2015

EQUIPAMENTOS 1931 a 1950		
13	Company Town du Chemin de Fer «Noroeste do Brasil»	Années 30
14	Club Automobile	1939
15	Journal «Folha do Povo» e «Correio da Noroeste»	Années 30
16	Cine Bauru	1939
17	Aéro-Club	1939
18	Jockey Club	Années 50
19	Expansion du «Vila Falcão» et émergence de nouveaux quartiers de caractère populaire	Années 40
20	Expansion du «Vila Seabra»	Années 40
21	Emergence de nouveaux quartiers de caractère populaire	Années 40

INDÚSTRIAS 1931 - 1950		
25	Matarazzo	1933
26	Brasserie «Irmãos Lacava»	1933
27	Boissons Gazeuses «São Paulo»	1934
28	Café «Kamargo»	Années 30
29	Scierie «Brasil»	Années 30
30	Plastifico «Terra Branca»	Années 30
31	Foire Expo	1940
32	«Pereira» Industrie des machines Ltda	1943
33	«Friar»- Industrie et commerce en réfrigération Ltda	1947
34	Serruriers «Santiago»	1948
35	Coca Cola	1948
36	SADIA	1949
37	«Nosso Rancho»	1951
38	Usine de fabrication de verre et de miroirs Bauru	1954
39	Atelier «Luzitana» (Serruriers)	1954
40	«LAREDO» S/A Industrie et commerce	1956



RÉFÉRENCES POUR LA RECONSTITUTION DES CARTES

Prefeitura Municipal de Bauru. Bauru, São paulo, Brasil.
Taís Schiavon. O AVANÇO DA INDÚSTRIA NO OESTE PAULISTA: RAMAL FERROVIÁRIO DA NOROESTE. Orientação Bolsa Iniciação Científica FAPESP. Processo 06/61507-1

TAÍS SCHIAVON _ 2015

- **Avaí:**

La région comprise par la Ville de « Avai » avait déjà une petite occupation avant l'arrivée du chemin de fer. Le premier nom donné au village était « Jacutinga ».

Reçoit le chemin de fer « Noroeste » en 1906, en 1919, est élevé au statut de municipalité, sous le nom « Avai ».

Les rails coupent le village en deux. La station était située a une bonne distance de le Rivière Jacutinga.

Grâce à sa forme compacte, ne se produit pas dans la ville la scission des fonctions urbaines dans les zones purement industrielles ou résidentielles, la répartition des activités se produit de façon homogène, ne sont pas trouvés aussi les villes dédiées seulement à les travailleurs.

La seule exception est dans le cas du « Distrito de Nogueira », un district proche et habitée principalement par des travailleurs d'une entreprise locale la « Tannerie Avai », ouvert dans les années 40.

Il est remarquable la présence de poteries à proximité de rivières, pour des raisons stratégiques, une fois que l'argile est l'une des grandes richesses naturelles de la région. Jusque des années 30, la ville présente une sorte d'industries rudimentaires. Est seulement à partir de cette période que la diversification a été présentée.

La grande partie de sa production industrielle a été fait pour le marché local, les excédents ont été orientés vers des villes dans la région, de cette forme « Avai » n'a pas une grande importance commerciale dans la zone « Noroeste », son analyse est d'une importance pour comprendre le comportement d'une ville sans le caractère stratégique de une ville « bouche de l'arrière-pays».

Café, le coton et le manioc, sont les produits agricoles plus importants de la municipalité, ceux-ci sont vendus paras villes de São Paulo, Bauru et Pirajuí. L'élevage a une grande importance économique pour la ville, s'exportent vers des villes comme São Paulo, Campinas et Bauru.

AVAÍ_ INDUSTRIES ET ÉQUIPEMENTS _ 1889-1930_

AVAÍ _ INDUSTRIES ET ÉQUIPEMENTS _ 1931-1950 _

AVAÍ _ INDUSTRIES ET ÉQUIPEMENTS _ 1889- 1950 _

AVAÍ

GARE 2007. In: Everton Pelegrini de Menezes

La place principale, dans les années 1920.

Rue principale de la ville dans les années 1920

		AVAÍ
Elevação Município	1919	
Chegada da Ferrovia	1906	
Construção da Estação	1906	

PRODUTO	UNIDADE	VOLUME
Café	Arroba	51.500
Algodão	Arroba	89.000
Leite	Litro	1.834.200
Madeira	m^3	54.408
Mandioca	Tonelada	900

Tableau représentant des données industrielles de la ville, sur la base de 1950
In: IBGE, Enciclopédia dos Municípios Brasileiros.

Avaí, représenté par les années 1920.
In: DE ERCILLA, A. M. e PINHEIRO, Brenno. Organização. BRASIL. O ESTADO DE SÃO PAULO ZONA NOROESTE. Editora Propagadora Pan Americana. São Paulo, 1928 Volume 1

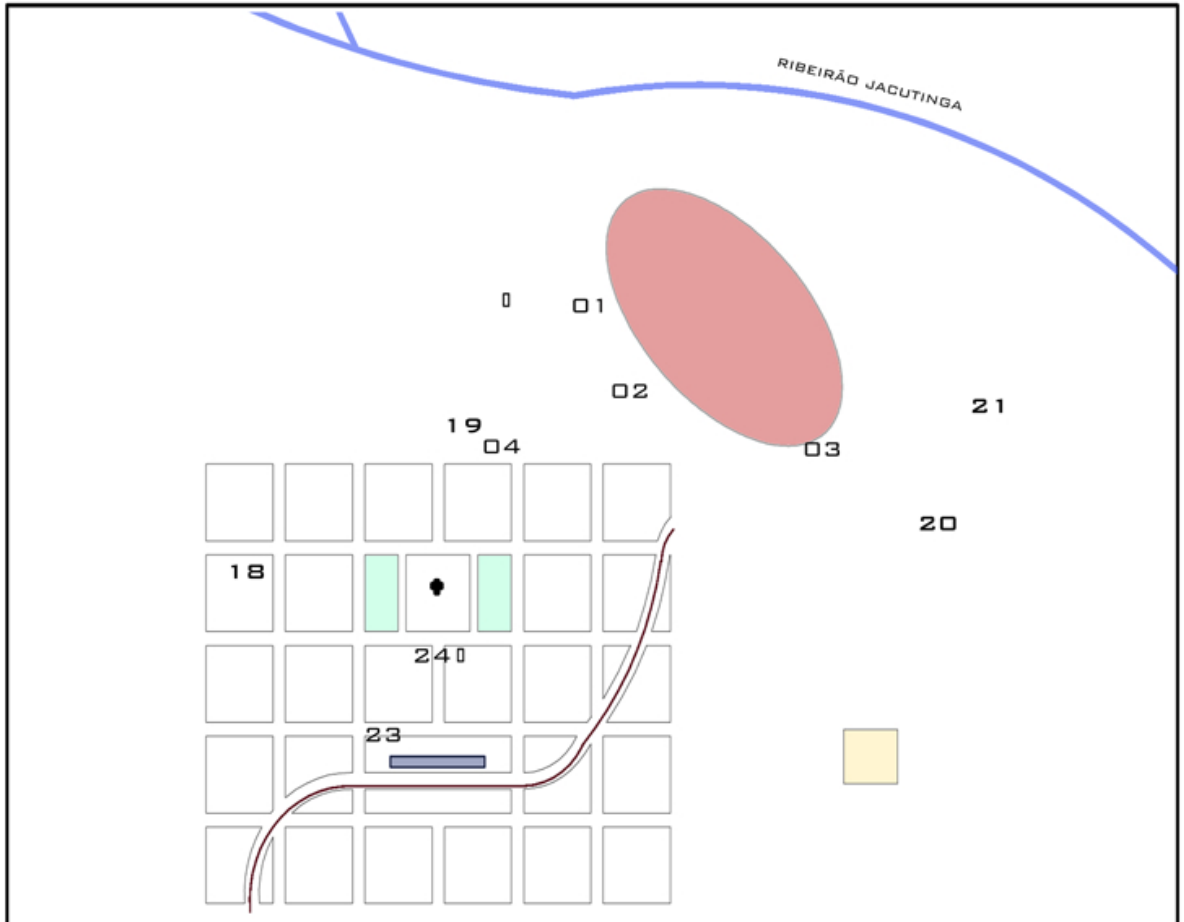
POSITIONNEMENT DES PRINCIPALES VILLES

RÉFÉRENCES POUR LA RECONSTITUTION DES CARTES
IBGE _ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística _ http://www.ibge.gov.br
IGC _ Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo _ http://www.igc.sp.gov.br
MOMBEIG, Pierre. PIONEIROS E FAZENDEIROS DE SÃO PAULO. Editora HUCITEC, Editora POLIS. São Paulo, 1984. 1ª Edição
Taís Schiavon. O AVANÇO DA INDÚSTRIA NO OESTE PAULISTA: RAMAL FERROVIÁRIO DA NOROESTE. Orientação Bolsa Iniciação Científica FAPESP. Processo 06/61507-1

TAÍS SCHIAVON _ 2015

AVAÍ _ ZONE "NOROESTE"

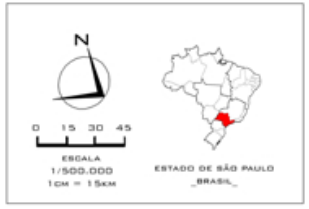
LE CHEMIN DE FER «NOROESTE DO BRASIL » ET LES PAYSAGES INDUSTRIÉLS DE LE PARTIE OUEST DE L'ÉTAT DE SÃO PAULO, COMME PATRIMOINE DE LA MOBILITÉ.



RECONSTITUIÇÃO DO MAPA ORIGINAL DO MUNICÍPIO DE SÃO SEBASTIÃO DO JACUTINGA DE 1907.
FONTE: SETOR DE PATRIMÔNIO DA RFSA, DE BAURU.

INDÚSTRIAS _1889 -1930 _

EQUIPAMENTOS _1889 -1930 _



- FERROVIA
- DIVISA DE QUADRAS
- RIO
- PRAÇA
- CEMITÉRIO
- IGREJA
- CASAS DE OPERÁRIOS

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL - LEVANTAMENTO INDÚSTRIAL DE AVAÍ PERÍODO 1889 - 1930

CIDADES DA NOROESTE
AVAÍ

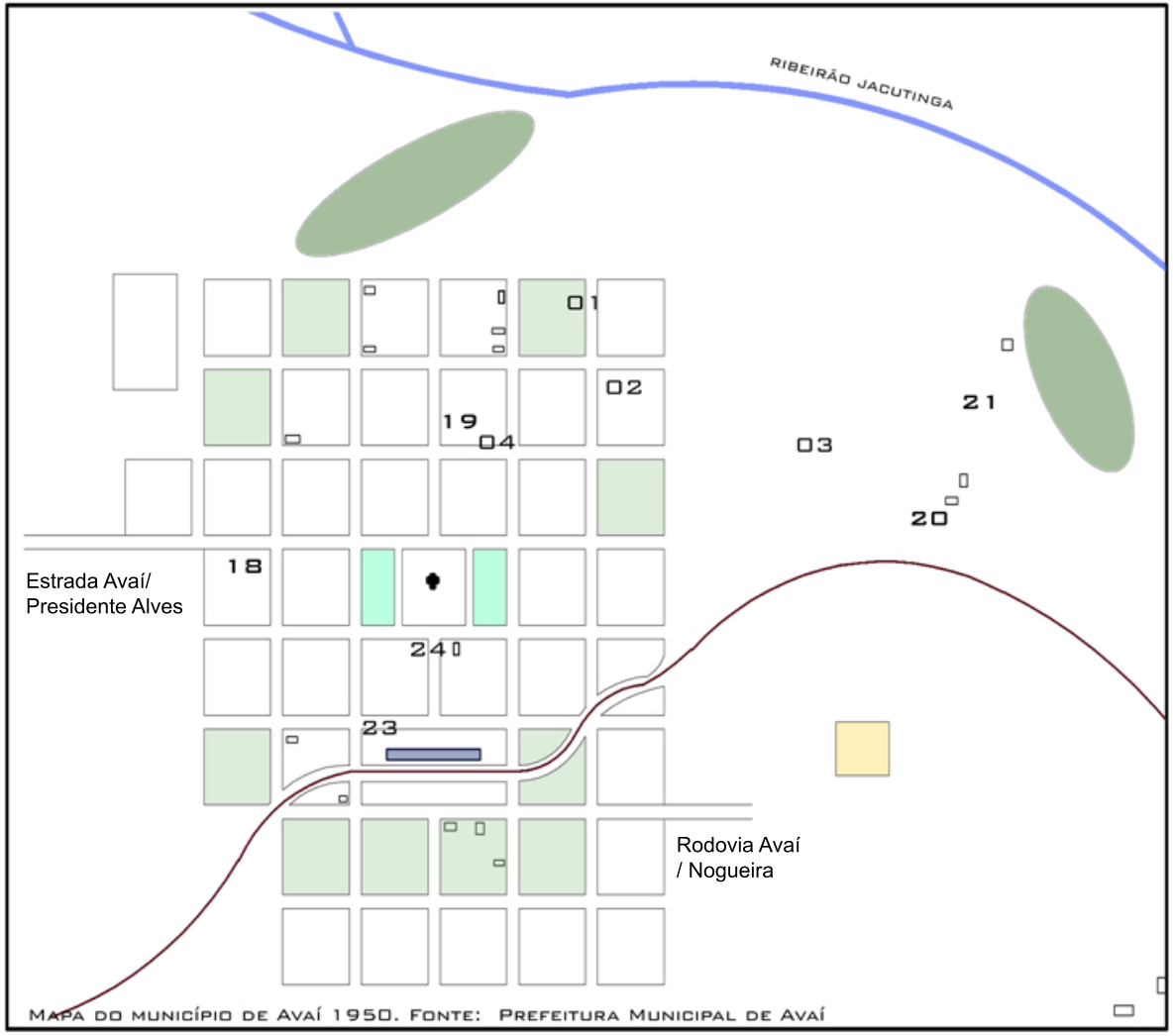
A "ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL" E AS PAISAGENS INDUSTRIAS DO OESTE DO ESTADO DE SÃO PAULO, COMO PATRIMÔNIO DA MOBILIDADE.

REFERENCIAS PARA RECONSTITUIÇÃO DOS MAPAS
IBGE _ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística _ http://www.ibge.gov.br
IGC _ Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo _ http://www.igc.sp.gov.br
MOMBEIG, Pierre. PIONEIROS E FAZENDEIROS DE SÃO PAULO. Editora HUCITEC, Editora POLIS. São Paulo, 1984. 1ª Edição
Taís Schiavon. O AVANÇO DA INDÚSTRIA NO OESTE PAULISTA: RAMAL FERROVIÁRIO DA NOROESTE. Orientação Bolsa Iniciação Científica FAPESP. Processo 06/61507-1

TAÍS SCHIAVON _ 2015

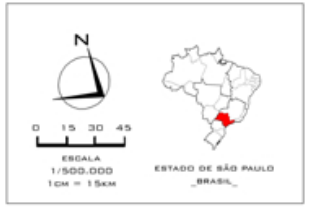
ÉQUIPEMENT 1889 - 1930
SANS ENQUÊTES

INDUSTRIES 1889 - 1930		
01	Poterie « João Buceroni»	1907
02	Scierie en Vapor « Coronel Juvencio Silva »	1909
03	Céramique « Santa Rosália »	
04	Scierie « Domingos Zulian »	1908



MAPA DO MUNICÍPIO DE AVAÍ 1950. FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE AVAÍ

INDÚSTRIAS _1930 - 1950 _



- FERROVIA
- DIVISA DE QUADRAS
- RIO
- PRAÇA
- CEMITÉRIO
- IGREJA
- CASAS DE OPERÁRIOS

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL - LEVANTAMENTO INDÚSTRIAL DE AVAÍ
PERÍODO 1930 - 1950

CIDADES DA NOROESTE
AVAÍ

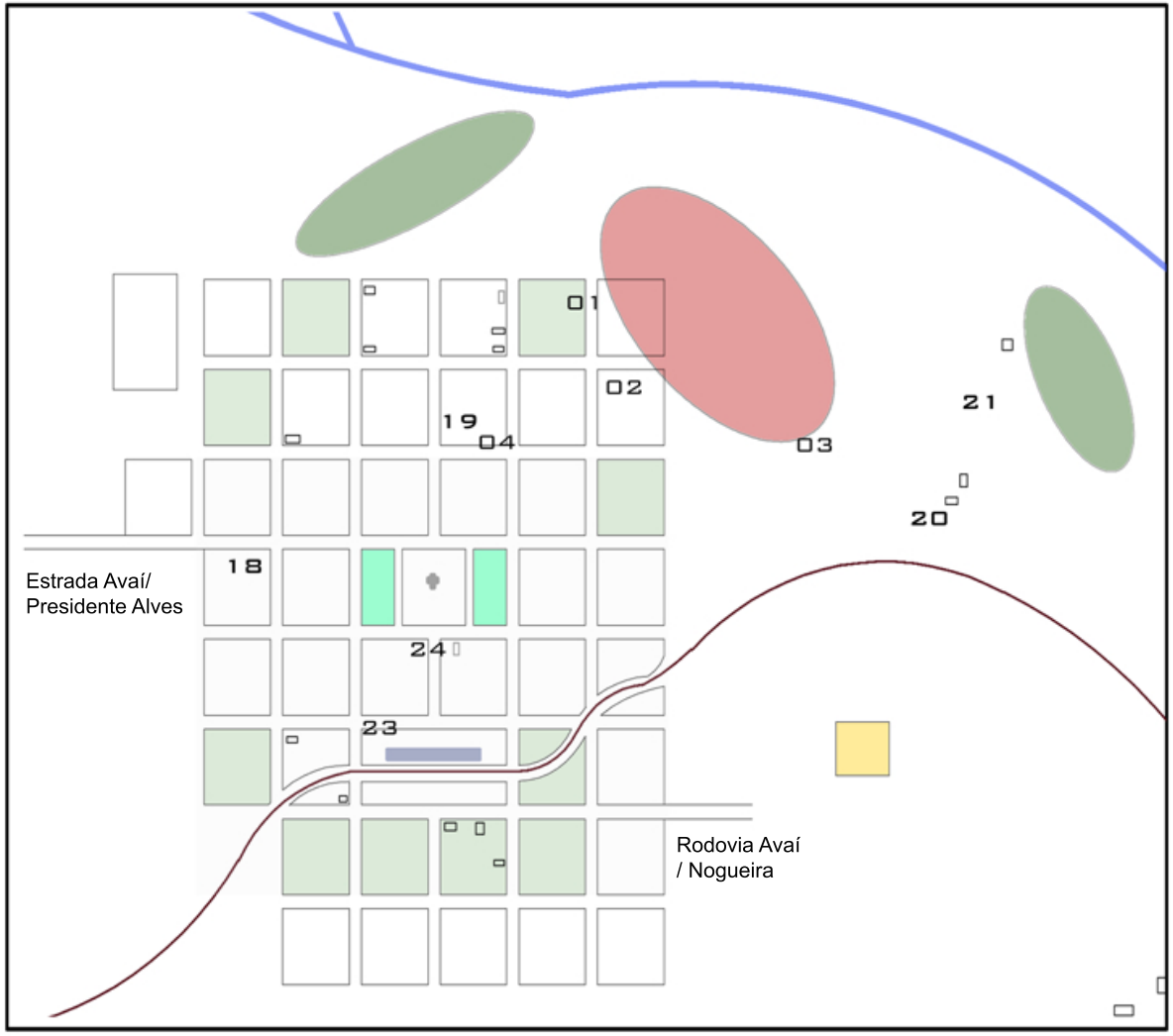
A "ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL" E AS PAISAGENS INDUSTRIAS DO OESTE DO ESTADO DE SÃO PAULO, COMO PATRIMÔNIO DA MOBILIDADE.

REFERENCIAS PARA RECONSTITUIÇÃO DOS MAPAS
IBGE _ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística _ http://www.ibge.gov.br
IGC _ Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo _ http://www.igc.sp.gov.br
MOMBEIG, Pierre. PIONEIROS E FAZENDEIROS DE SÃO PAULO. Editora HUCITEC, Editora POLIS. São Paulo, 1984. 1ª Edição
Taís Schiavon. O AVANÇO DA INDÚSTRIA NO OESTE PAULISTA: RAMAL FERROVIÁRIO DA NOROESTE. Orientação Bolsa Iniciação Científica FAPESP. Processo 06/61507-1

TAÍS SCHIAVON _ 2015

ÉQUIPEMENT 1931 - 1950		
23	Chemin de Fer « Noroeste do Brasil »	1906
24	Cinema	1910

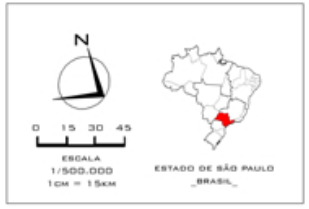
INDUSTRIES 1931 - 1950		
05	Fonderie et Poterie « Irmãos Freddi »	
06	Fonderie « Salomão H. Haddad »	
07	Machine de traitement du café et du Riz « Wady Kotait »	
08	Fonderie « Delmiro de Oliveira »	
09	Fabrique de chaussures « Nuncio Sampieri »	
10	Torréfaction du café «José Maria dos Santos»	
11	Sellerie « Emmanuel Nogueira »	
12	Poterie « Silvio Pampani »	
13	Poterie « Luiz Francisco Sornas »	
14	Usine de matelas « João Lancetti »	
15	Machine de traitement du café « Gomes Berriel »	
16	Machine de traitement du café « Luiz Peccine »	
17	Machine de traitement du café « Cia. Rural São João dos Agudos »	
18	Anderson Clayton	1936
19	Usine de farine de manioc « Mirtes »	
20	Industrie alimentaire du « Xarque »	1930
21	Tannerie « Avaí »	Vers la fin des années 40
22	Produits laitiers « Nogueira » - District de Nogueira	Années 30



INDÚSTRIAS _1889 -1930 _

EQUIPAMENTOS _1889 -1930 _

INDÚSTRIAS _1930 - 1950 _



FERROVIA

DIVISA DE QUADRAS

RIO

PRAÇA

CEMITÉRIO

IGREJA

CASAS DE OPERÁRIOS

REFERENCIAS PARA RECONSTITUIÇÃO DOS MAPAS
IBGE _ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística _ http://www.ibge.gov.br
IGC _ Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo _ http://www.igc.sp.gov.br
MOMBEIG, Pierre. PIONEIROS E FAZENDEIROS DE SÃO PAULO. Editora HUCITEC, Editora POLIS. São Paulo, 1984. 1ª Edição
Taís Schiavon. O AVANÇO DA INDÚSTRIA NO OESTE PAULISTA: RAMAL FERROVIÁRIO DA NOROESTE. Orientação Bolsa Iniciação Científica FAPESP. Processo 06/61507-1

TAÍS SCHIAVON _ 2015

CIDADES DA NOROESTE

AVAÍ

A "ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL" E AS PAISAGENS INDUSTRIAS DO OESTE DO ESTADO DE SÃO PAULO, COMO PATRIMÔNIO DA MOBILIDADE.

- **Presidente Alves:**

A été crée en 1906, et appelée de Président Alves à l'honneur au Premier Magistrat de la Nation, Dr Francisco de Paula Rodrigues Alves.

Après la dévastation de la forêt sont érigées les premières maisons, la ville se développe en raison de l'arrivée du chemin de fer, la localité surgit simultanément à cette compagnie, en raison des possibilités d'urbanisation à travers la région.

Est élevée à la municipalité le 2 Décembre 1927. Comme « Avai », la ville n'a pas de caractère stratégique sur la ligne, son développement est limité aux besoins locaux.

> « Como a esplanada da estação ficava relativamente longe do córrego, também chamado de Presidente Alves, o loteamento das ruas da futura cidade se deu atrás e na frente da estação, o que fez com que esta ficasse situada no centro do loteamento. » [3]

Comme décrit GHIRARDELLO, le chemin de fer traverse la ville, cette scission, représente également la division des activités développées dans la ville. La partie située derrière a la station a été occupé par les industries et du logement per les travailleurs. La partie plus riche de la ville se trouve en face de la station, avec un espace réservé à une place publique et d'autres équipements comme une conséquence du développement local.

Les grands indices de développement de la ville sont pendant la période de café, marquée par la présence de machines de traitement du grain.

L'exemple digne de mention est l'usine « Miranda S.A », qu'agit différemment pour le scénario de la région. En plus de cultiver les zones de café et d'agir sur le traitement, doit également produire la canne à sucre, précédant un cycle économique régionale ce qui est remarquable que plus tard, entre le 60 et 70, prenant la force de la ville de « Araçatuba » à partir de 1940.

PRESIDENTE ALVES_ INDUSTRIES ET ÉQUIPEMENTS _ 1889-1910_

PRESIDENTE ALVES _ INDUSTRIES ET ÉQUIPEMENTS _ 1889-1950 _

[3] GHIRARDELLO, 2002

« Comme l'esplanade de la gare était relativement loin de la rivière, aussi appelé Presidente Alves, l'attribution des futures rues de la ville a eu lieu en arrière et en face de la gare, qui a fait de ce séjour dans le centre de l'attribution. » (Traduction fait par l'auteur)

PRESIDENTE ALVES

Gare, 1986. In: www.estacoesferroviarias.com.br

		PRESIDENTE ALVES
Elevação Município	1927	
Chegada da Ferrovia	1906	
Construção da Estação	1906	

PRODUTO	UNIDADE	VOLUME
Café	Arroba	112.980
Feijão	Arroba	45.480
Arroz	Arroba	22.800
Algodão	Arroba	16.000
Milho	Arroba	34.400

Tableau représentant des données industrielles de la ville, sur la base de 1950
In: IBGE, Enciclopédia dos Municípios Brasileiros.

Bâtiment de l'église sur la place centrale, dans les années 1920.

Rue principale de la ville dans les années 1920

Presidente Alves, représenté par les années 1920.
In: DE ERCILLA, A. M. e PINHEIRO, Brenno. Organização. BRASIL. O ESTADO DE SÃO PAULO ZONA NOROESTE. Editora Propagadora Pan Americana. São Paulo, 1928 Volume 1

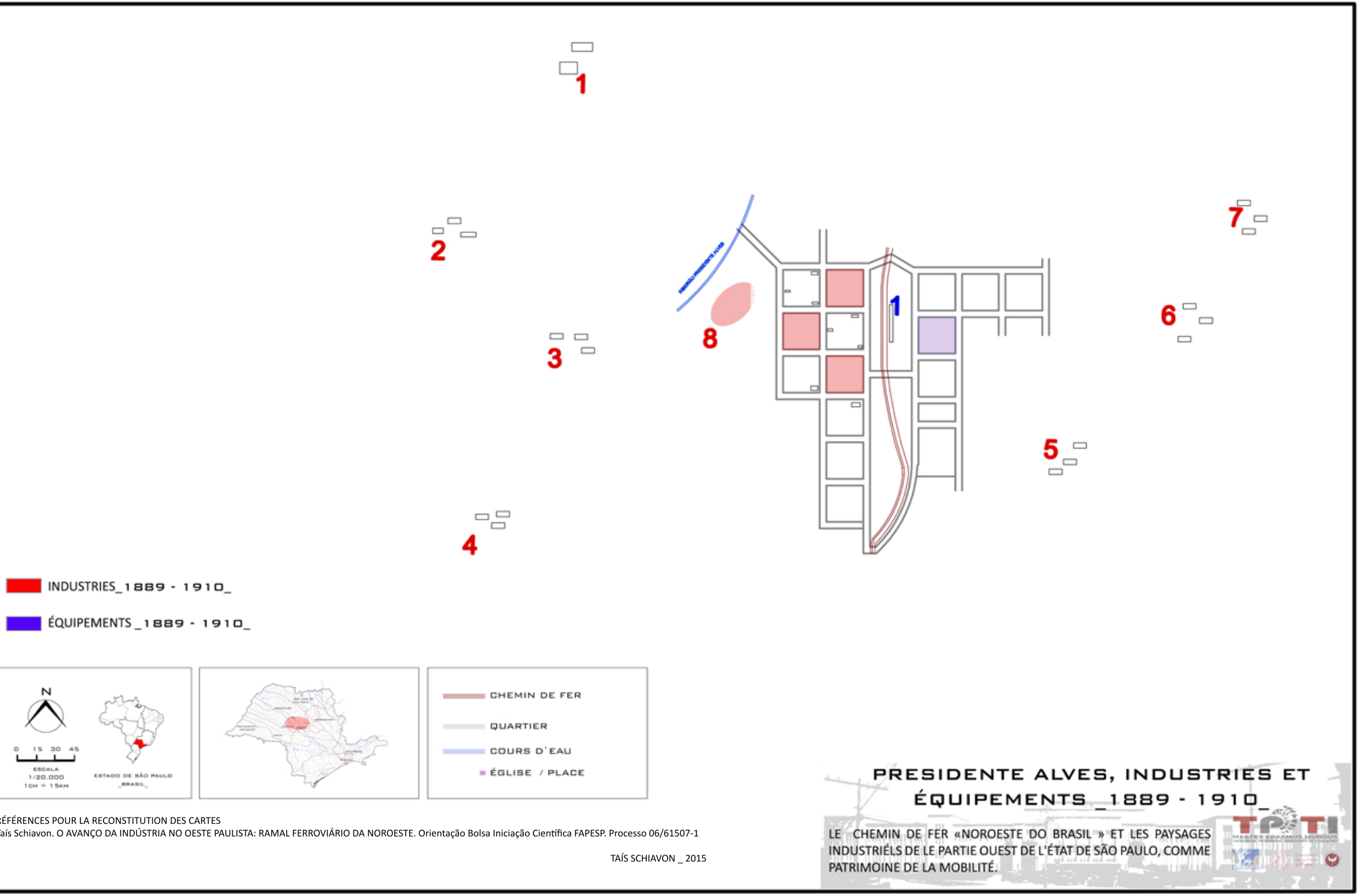
POSITIONNEMENT DES PRINCIPALES VILLES

RÉFÉRENCES POUR LA RECONSTITUTION DES CARTES
IBGE _ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística _ http://www.ibge.gov.br
IGC _ Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo _ http://www.igc.sp.gov.br
MOMBEIG, Pierre. PIONEIROS E FAZENDEIROS DE SÃO PAULO. Editora HUCITEC, Editora POLIS. São Paulo, 1984. 1ª Edição
Taís Schiavon. O AVANÇO DA INDÚSTRIA NO OESTE PAULISTA: RAMAL FERROVIÁRIO DA NOROESTE. Orientação Bolsa Iniciação Científica FAPESP. Processo 06/61507-1

TAÍS SCHIAVON _ 2015

PRESIDENTE ALVES _ ZONE "NOROESTE"

LE CHEMIN DE FER «NOROESTE DO BRASIL » ET LES PAYSAGES INDUSTRIÉLS DE LE PARTIE OUEST DE L'ÉTAT DE SÃO PAULO, COMME PATRIMOINE DE LA MOBILITÉ.



PRESIDENTE ALVES, INDUSTRIES ET ÉQUIPEMENTS _1889 - 1910_

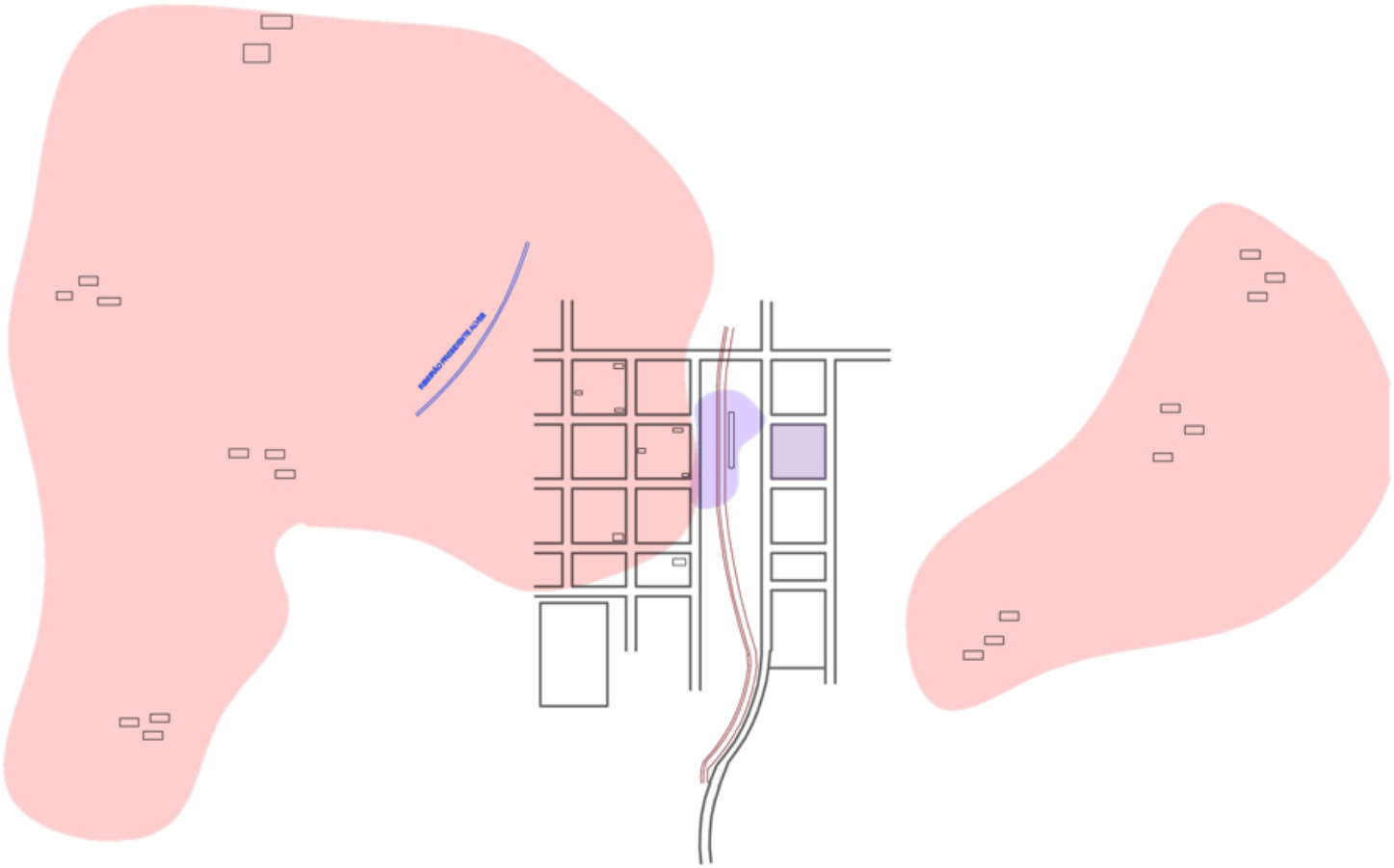
LE CHEMIN DE FER «NOROESTE DO BRASIL » ET LES PAYSAGES INDUSTRIÉLS DE LE PARTIE OUEST DE L'ÉTAT DE SÃO PAULO, COMME PATRIMOINE DE LA MOBILITÉ.

RÉFÉRENCES POUR LA RECONSTITUTION DES CARTES
Taís Schiavon. O AVANÇO DA INDÚSTRIA NO OESTE PAULISTA: RAMAL FERROVIÁRIO DA NOROESTE. Orientação Bolsa Iniciação Científica FAPESP. Processo 06/61507-1

TAÍS SCHIAVON _ 2015

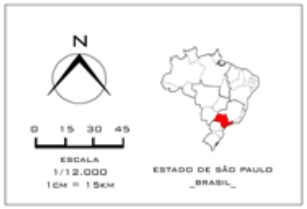
ÉQUIPEMENTS 1889 - 1930		
01	Chemin de Fer « Noroeste do Brasil »	1906

INDUSTRIES 1889 - 1930		
01	Usine «MIRANDA S.A»	Avant 1930
02	Ferme «Jacutinga»	Avant 1930
03	Ferme «São Francisco»	Avant 1930
04	Ferme «Santa Luzia»	Avant 1930
05	Ferme «Santa América»	Avant 1930
06	Ferme «São José»	Avant 1930
07	Ferme «Santa Izabel» Ferme «Nova Luzitânia» Ferme «Santa Lydia»	Avant 1930
08	Machine de Traitement «Gustavo Porto» Machine de Traitement «Martins & Cia Ltda» Machine de Traitement «Tito Wolf» Poterie «Joaquim Pereira de Carvalho» Poterie «Porfírio Cardim» Usine de chaussures « David Kerbany» Sellerie «Pedro Ferrai & Irmão» Scierie «Dr. João Oliveira»	Avant 1930



INDUSTRIES_1889-1910_

ÉQUIPEMENTS _1889-1910_



RÉFÉRENCES POUR LA RECONSTITUTION DES CARTES

Taís Schiavon. O AVANÇO DA INDÚSTRIA NO OESTE PAULISTA: RAMAL FERROVIÁRIO DA NOROESTE. Orientação Bolsa Iniciação Científica FAPESP. Processo 06/61507-1

TAÍS SCHIAVON _ 2015

PRESIDENTE ALVES, INDUSTRIES ET ÉQUIPEMENTS _1973_

LE CHEMIN DE FER «NOROESTE DO BRASIL » ET LES PAYSAGES INDUSTRIÉLS DE LE PARTIE OUEST DE L'ÉTAT DE SÃO PAULO, COMME PATRIMOINE DE LA MOBILITÉ.

- **Pirajuí:**

Situé en dehors de l'itinéraire original prévu du chemin de fer, cette ville a été créé en 1915 et a reçu les voies ferrées uniquement en 1925.

Devient municipalité, à un moment où les cultures de café montrent déjà en quantités considérables et une croissance rapide, avec ans plus tard, le titre «La plus grande ville à planteur de café de São Paulo». Le coton, la canne à sucre, le maïs, le riz, les haricots, les arachides, banane, manioc et ricin, on été aussi des importantes cultures agricoles.

> « A estação de Pirajuí foi inaugurada em 1925 como ponta e única estação do ramal de Pirajuí. Este seria o trecho inicial de apenas dez quilômetros de um ramal que, saindo do km 75 da linha-tronco, no posto km 75, deveria cruzar o Tietê e chegar a Novo Horizonte, com 90 km de trilhos. O prolongamento nunca seguiu adiante. Serviam ao ramal trens mistos que partiam de Presidente Alves com sentido a Pirajuí e vice-versa. Pouco mais de vinte anos depois, a Noroeste decidiu integrar a estação ao tronco, e, em 1948, entregou a nova estação já na linha-tronco. » [4]

Les industries étaient situées près de l'ancienne gare de la ville, étant sa plus grande force les machines de transformation des céréales, en particulier le café; briqueteries et des scieries se produisent, mais sont uniquement destinées à approvisionner le marché local, et sa production étaient peut expressif.

PIRAJUÍ_ INDUSTRIES ET ÉQUIPEMENTS _ 1889-1930 _

PIRAJUÍ _ INDUSTRIES ET ÉQUIPEMENTS _ 1889-1950 _

[4] <http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/pirajui-ramal.htm> *mai, 2009*

« La station Pirajuí a été inauguré en 1925 comme bout et seule station d'extension Pirajuí. Ce serait le trajet d'ouverture avec seulement dix kilomètres d'un poste qui, qui avait pour départ aux 75 km de ligne principale, au poste 75 km, et qui devrait traverser la Tietê et atteindre Novo Horizonte, avec 90 km de piste. L'extension jamais allé de l'avant. Ils ont servi l'extension trains mixtes au départ de Presidente Alves avec un sens Pirajuí et vice versa. Un peu plus de vingt ans plus tard, le Nord-Ouest a décidé d'intégrer la station au tronc, et livré en 1948 la nouvelle saison déjà dans la ligne principale. » (Traduction fait par l'auteur)