

JAPURÁ: A HISTÓRIA POR TRÁS DAS RUÍNAS E DO ABANDONO

Gabriella Teodoro Coelho¹

Janaina Andrea Cucato²

Resumo:

A Vila Japurá, em Tabapuã, estado de São Paulo, teve um período de prosperidade entre 1910 e 1950, mas entrou em declínio devido à crise do café de 1929, à epidemia de malária em 1930 e à retificação da linha férrea em 1954. Este artigo investiga historicamente o desenvolvimento e abandono da vila, como parte do projeto de iniciação científica "Espaços Dormentes", focado na ressignificação da Estrada de Ferro Araraquara entre São Carlos e São José do Rio Preto, ambas no estado de São Paulo. Dentre as 45 estações estudadas, a de Japurá se destaca pela beleza de sua estrutura em ruínas e pela rica história do vilarejo. A investigação utiliza técnicas de pesquisa histórica, incluindo análise de documentos, revisão bibliográfica, entrevistas com moradores e pessoas que conhecem o vilarejo, trabalho de campo e busca de registros de imóveis em cartórios de cidades vizinhas para encontrar certidões que esclareçam melhor a história local. Além disso, o estudo incorpora uma análise pessoal do vilarejo, com observação direta e entendimento particular da história e das condições estruturais do espaço. A reconstrução da história de Japurá é desafiadora devido à perda de documentação, baseando-se em registros de autores e relatos de antigos moradores. Essa abordagem permitiu compreender a formação e a economia local, enfatizando a importância de preservar o patrimônio imaterial da vila. Mesmo com a escassez de fontes, as ruínas de Japurá evidenciam sua rica história e reforçam a necessidade de conservação, para impedir que seu patrimônio e memórias sejam perdidos definitivamente.

Palavras-chave: abandono; desenvolvimento; Japurá; resgate.

Abstract:

The village of Japurá, in Tabapuã, São Paulo, experienced a period of prosperity between 1910 and 1950 but declined due to the 1929 coffee crisis, the 1930 malaria epidemic, and the 1954 railway line rerouting. This article historically investigates the development and abandonment of the village as part of the scientific initiation project "Espaços Dormentes," focused on the reinterpretation of the Araraquara Railway between São Carlos and São José do Rio Preto. Among the 45 stations studied, Japurá's stands out for the beauty of its ruined structure and the rich history of the village. The investigation employs historical research techniques, including document analysis, literature review, interviews with residents and people familiar with the village, fieldwork, and the search for property records in neighboring cities' registries to find certificates that better clarify the local history. Additionally, the study incorporates a personal analysis of the village, using direct observation and a particular understanding of the history and structural conditions of the area. Reconstructing Japurá's history is challenging due to the

¹ Centro Universitário de Votuporanga (Unifev). Votuporanga, São Paulo, Brasil. Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo. Email: gabiitcoelho@gmail.com

² Centro Universitário de Votuporanga (Unifev). Votuporanga, São Paulo, Brasil. Bacharelado e mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Email: jcucato@gmail.com.

loss of documentation, relying on records from authors and accounts of former residents. This approach allows for an understanding of the village's formation and local economy, emphasizing the importance of preserving its intangible heritage. Despite the scarcity of sources, Japurá's ruins highlight its rich history and underscore the need for conservation to prevent its heritage and memories from being permanently lost.

Keywords: abandonment; development; Japurá; recovery.

INTRODUÇÃO

Os resultados apresentados neste trabalho, cujo tema aborda a investigação histórica do passado da Vila Japurá, localizada no distrito de Tabapuã, interior do Estado de São Paulo, são desdobramentos do projeto de iniciação científica Espaços Dormentes: um olhar sobre o processo de ressignificação da Estrada de Ferro Araraquara, no trecho entre São Carlos e São José do Rio Preto e a continuidade do trabalho de conclusão de curso Japurá: a história por trás das ruínas e do abandono. Dentre tantas estações encontradas no trajeto estudado, mais precisamente 45, a estação de Japurá é uma das que mais se destacam, não só pela beleza de sua estrutura, embora esteja em ruínas, como também pela história que seu vilarejo carrega.

Japurá foi uma vila próspera durante as décadas de 1910 e 1950, mas em decorrência de três grandes fatores históricos: crise do café em 1929, epidemia de malária em 1930 e retificação da linha férrea responsável pela estação em 1954, seu desenvolvimento foi interrompido, ocasionando o retrocesso urbanístico do local. Em função disso, os moradores a abandonaram e, atualmente, algumas de suas poucas construções que restaram, estão em ruínas.

Instigada com a história da vila e com o pouco que se sabe sobre ela, a autora deste trabalho teve como objetivo estudar e aprofundar-se mais sobre o processo de formação do vilarejo de Japurá, buscando informações sobre o desenvolvimento urbano e histórico do lugar, analisando o processo de evolução da sua malha urbana e visando compreender os motivos pelos quais os fatores agravantes do desmanche da vila motivaram os moradores locais a abandonar Japurá, mesmo tendo forte potencial econômico como a estrada de ferro.

Para isso, utiliza-se a pesquisa histórica, a partir de análise documental, levantamento bibliográfico, realização de entrevistas com moradores e conhecedores do vilarejo, trabalho de campo, pesquisa de registros de imóveis em cartórios de cidades vizinhas, a fim de encontrar certidões que possam contar melhor a história do local. Além disso, atrelado aos documentos e livros, o trabalho conta com uma análise pessoal do local em estudo, sendo utilizada a observação e o entendimento particular da história e condição estrutural do espaço.

Importante lembrar que foi organizado, também, um inventário fotográfico, reunindo imagens comuns e 360° da Vila de Japurá e sua estação, proporcionando a experiência de realidade virtual, sendo utilizado aparelhos móveis, tripé e drone para esses registros.

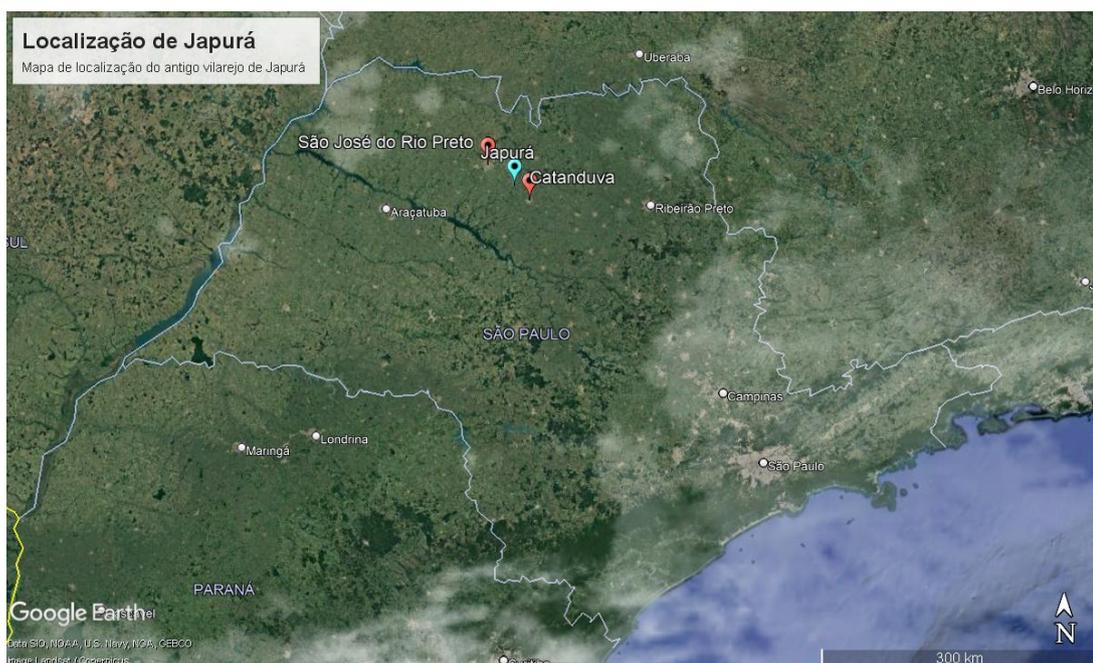
Por fim, a pesquisa trabalha uma abordagem, cuja justificativa é voltada para o resgate histórico de Japurá, a partir da recontagem de sua história, enfatizando-a como patrimônio e lugar de memória, material e imaterial, para que, quem viveu e ainda vive lá, possa ter sua origem registrada e documentada, evitando assim, que as lembranças desse passado, não tão distante, caíam no esquecimento.

1 JAPURÁ – SP

1.1 História

Conhecida, atualmente, como ‘cidade fantasma’, a antiga Japurá, vila distrito de Tabapuã, localizada no interior do Estado de São Paulo, não possui muitos registros sobre o início de sua história e sobre como foi a formação da vila. O que se sabe é que Japurá começou a se desenvolver após a chegada da linha férrea e da estação na área, tendo crescimento notório de estabelecimentos e população até meados da década de 1950, chegando a ter quase quatro mil habitantes.

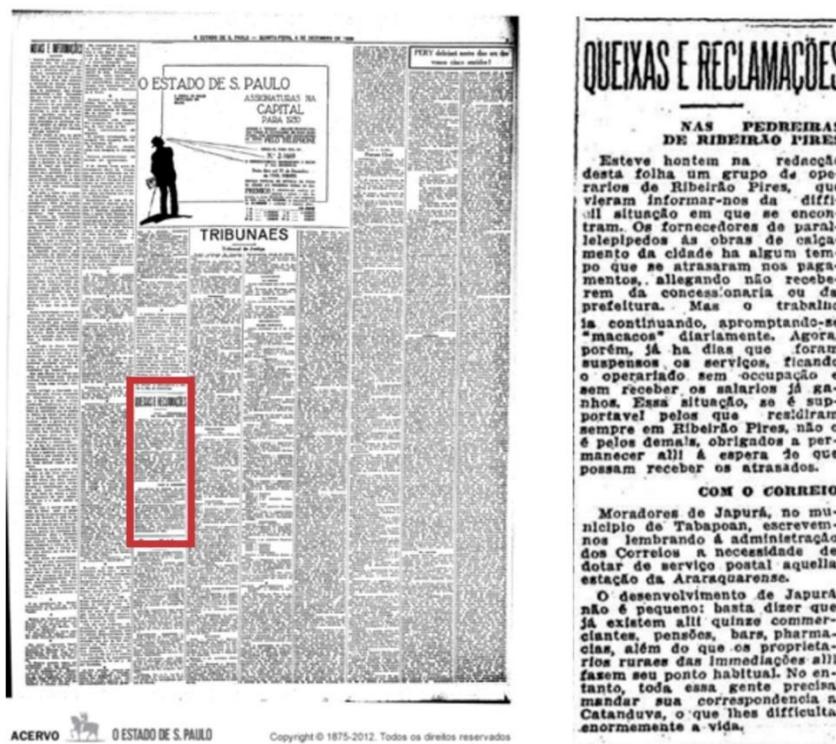
Figura 1 - Mapa de localização de Japurá



Fonte: Google Earth, 2022.

Durante esse período, o vilarejo possuía economia promissora e tinha grande potencial de crescimento, fato que se comprova no jornal O Estado de S. Paulo, do dia quatro de dezembro de 1929, na coluna destinada a queixas e reclamações, onde a população notifica as agências de correios sobre a necessidade de se instalar serviço postal na estação Araraquarense.

Figura 2 - Jornal O Estado de S. Paulo - 4 de dezembro de 1929.



Fonte: Acervo digital O Estado de S. Paulo.

Além desse jornal, foram identificados mais quatro que abordam assuntos econômicos do antigo vilarejo, datados nos anos de 1928, 1929, 1931, 1932 e 1951. Neles, é possível analisar que a economia local era bastante significativa para a região, sendo, grande parte dela, advinda da linha férrea e das fazendas de café instaladas ali e em Tabapuã. Os jornais abaixo, de 11 de julho 1928 e 19 de fevereiro de 1932, respectivamente, mostram essa movimentação entre fazendas, seus produtos e o transporte férreo.

Já o jornal de 28 de fevereiro de 1931, aborda uma matéria destinada à política de Tabapuã, onde, após o governo vigente da época ter sido atacado por outros políticos que o acusaram de “dez anos de mau governo” em Tabapuã, a administração do município vem à público esclarecendo os feitos pela cidade e seus distritos. Portanto, nessa matéria, aparece sobre as melhorias feitas em Japurá.

Figura 3 - Jornal O Estado de S. Paulo - 28 de fevereiro de 1931.



Fonte: Acervo digital O Estado de S. Paulo

A partir de todos esses fatos, é notório que a vila teve grande desenvolvimento e potencial para se tornar, atualmente, uma cidade de influência no noroeste paulista, mas, infelizmente, não foi essa a realidade vivida pelo local.

Em meados da década de 1940, Japurá começa a enfrentar problemas com a malária, doença infecciosa, causada por protozoários parasitas do gênero Plasmodium e transmitida pela picada do mosquito Anopheles, que era muito comum em áreas próximas a rios e córregos, já que o clima quente úmido é favorável para a proliferação do mosquito, assim como o território onde a vila havia sido instalada (Pierre Monbeig, 1984, p. 324). Quase todo o Estado de São Paulo sofreu com a enfermidade, mais precisamente, nos anos entre 1930 e 1950 e foi preciso que o governo iniciasse um Plano de Erradicação da Malária, mapeando os casos e orientando a população sobre como agir mediante à epidemia.

Até Araçatuba os trilhos conservam certa distância do rio, mas para diante deles não o deixam mais. Contra toda expectativa, justamente aí os trabalhos foram retardados por doenças endêmicas, a leishmaniose e a malária. (Monbeig, 1984, p. 196). (...) Eles recomendavam a construção das casas a algumas centenas de metros dos cursos d'água, reservando os intervalos a plantações de arroz, aos estábulos e a chiqueiros (o Anophelis strodei, frequente nesses terrenos, é principalmente zoófilo e pouco penetra nas casas). Todo esse dispositivo foi completado pela clássica distribuição de quinino, exames em datas fixas e uma vigilância constante (Monbeig, 1984, p. 326).

De acordo com relatos dos moradores mais antigos do vilarejo, o surto da “maleita”, nome popular dado à doença, foi elevado à epidemia e chegou a matar muitos residentes do lugar, enterrando cerca de 12 pessoas por dia. Por isso, a vila começou a ficar conhecida como

“Terra da Maleita” e, aos poucos, foi perdendo seus habitantes, porém sua estação ainda estava ativa e, a partir da experiência contada pelo antigo ferroviário, Sr. Valentin Ferro, trabalhar na estação de Japurá era dado como castigo para aqueles que contrariassem seus superiores.

Lamentavelmente, ainda não foram encontrados documentos oficiais que contam como foi esse retrocesso no vilarejo. No entanto, sabe-se que a enfermidade foi um dos principais motivos para a desocupação do local, mas não foi único. A partir de uma matéria encontrada no jornal O Estado de S. Paulo, datado dia 11 de julho de 1951, que aborda o projeto de troca de bitola da linha férrea, onde a estação de Japurá ficaria fora do leito da Araraquarense, proposta executada anos mais tarde, acredita-se que tenha sido o estopim para o retrocesso na vila.

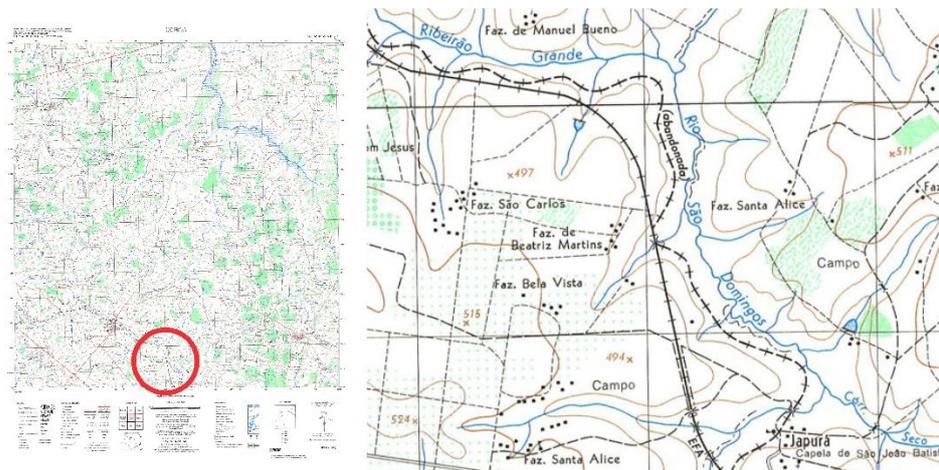
Figura 4- Jornal O Estado de S. Paulo - 11 de julho de 1951



Fonte: Acervo digital O Estado de S. Paulo.

O projeto de substituir a bitola e mudar o leito da Estrada de Ferro Araraquara surgiu com a finalidade de facilitar as baldeações de vagões entre a araraquarense e a Companhia Paulista, já que a Paulista possuía bitola de 1,60 metros e a EFA de 1,00 metro. Então, no início de 1955, as obras de retificação são iniciadas no trecho entre Taquaritinga e São José do Rio Preto, concretizando a previsão do jornal que dizia que a Estação de Japurá desapareceria das margens da Estrada de Ferro Araraquara. A linha foi deslocada cerca 1,5 quilômetros dali e a única evidência da antiga linha encontrada, foi através de um mapa de Uchoa, onde mostra um trecho do lugar em que a estrada férrea passava.

Mapa 1 - Cartografia de Uchoa - ampliação do trecho Japurá e Uchoa



Fonte: Biblioteca virtual do IBGE (2022).

Portanto, compreende-se que os dois principais fatores responsáveis pelo declínio do desenvolvimento de Japurá foram a malária, seguida da retirada dos trilhos da estação do vilarejo que, na época, era a mais influente fonte de renda para o lugar. É importante salientar que, durante seu progresso, o local contou com muitos comerciantes, hotéis, concessionária Ford, cadeia, farmácias e outros estabelecimentos, sendo grande atrativo para a região, principalmente em datas comemorativas religiosas, onde eram realizados grandes eventos no salão da igreja católica existente.

1.2 Japurá dos dias atuais

Atualmente, Japurá se encontra em situação de abandono, restando poucas construções originais como: a estação ferroviária, igreja católica, concessionária Ford, agência de telégrafo, cadeia e o cemitério. Dessas construções, a cadeia e a agência de telégrafo estão sendo usadas como moradia, a igreja funciona de vez em quando. Já a estação, a concessionária e o cemitério estão totalmente abandonados e em processo de arruinamento. Embora o local esteja nessas condições, ainda existem cerca de 11 famílias morando lá.



Fonte: autoral (novembro/2022)

Mapa 3 - Visadas da Vila Japurá



Fonte: autoral (novembro/2022)

Das edificações citadas, todas, exceto o cemitério, foram e são marcos extremamente importantes para o povoamento, já que elas indicavam, na época, o crescimento e o progresso de Japurá. Até os dias atuais, essas construções são lembradas com grande satisfação pelos moradores, principalmente a igreja e a estação, já que ambas eram responsáveis pelos eventos ocorridos no lugar, festas que marcaram a história da vila, tal como as quermesses.

Os marcos se tornam mais fáceis de identificar e mais passíveis de ser escolhidos por sua importância quando possuem uma forma clara, isto é, se contrastam com seu plano de fundo e se existe alguma proeminência em termos de sua localização espacial (Lynch, 1999, p.88)

Em visita ao local, no dia 10 de abril de 2022, foi possível analisar melhor o atual estado do lugar, obtendo não só um ponto de vista particular, como também os pontos de vista das pessoas que lá ainda moram. Desses residentes, a maioria são cidadãos mais velhos que criaram raízes no local e optaram por não se desfazer da história de seus antepassados. No entanto, por estar localizada em uma zona rural, a área também possui chácaras, onde as pessoas utilizam das residências somente para descanso.

Figura 5 - Igreja São João Batista



Fonte: autoral (novembro/2022)

Figura 6 - Posto policial de Japurá



Fonte: autoral (novembro/2022)

Figura 7 - Antiga escola de Japurá.



Fonte: autoral (novembro/2022)

Figura 8 - Estação Ferroviária de Japurá.



Fonte: autoral (novembro/2022)

Figura 9 - Antigo telégrafo da estação.



Fonte: autoral (novembro/2022)

Em se tratando das condições estruturais, as vias ainda são estradas de terra, possuem saneamento básico, mas, segundo os moradores, a iluminação pública deixa a desejar. Embora exista postes de iluminação, os habitantes precisam ficar entrando em contato com a prefeitura de Tabapuã com frequência, porque sempre há problemas com a iluminação, além disso, é cobrado altas taxas para se ter luz em casa.

É necessário destacar que, na maioria das vezes, são os próprios moradores que fazem a limpeza dos matos e das vias do entorno, já que a prefeitura de Tabapuã, órgão municipal responsável pela vila, não dá a devida atenção e manutenção ao espaço, fato que se reflete muito, por exemplo, no prédio da antiga estação ferroviária. O local, que já foi a base da economia de Japurá, hoje em dia, encontra-se totalmente abandonado e em ruínas, estando coberto por vegetação e infestado de pombos.

Ainda que haja o descaso com o vilarejo, sua história e aspectos estruturais chamam muita atenção de historiadores, turistas, jornalistas e até ciclistas que se aventuram pelas estradas de terra. O local desperta a curiosidade e a necessidade de se encontrar resquício de seu passado que, se não preservado, cairá no esquecimento. Felizmente, a curiosidade dessas pessoas gerou resultados importantes para Japurá, como variadas entrevistas e um documentário. Apesar disso, ainda é necessário buscar mais informações para que sua história seja recontada e, oficialmente, conservada.

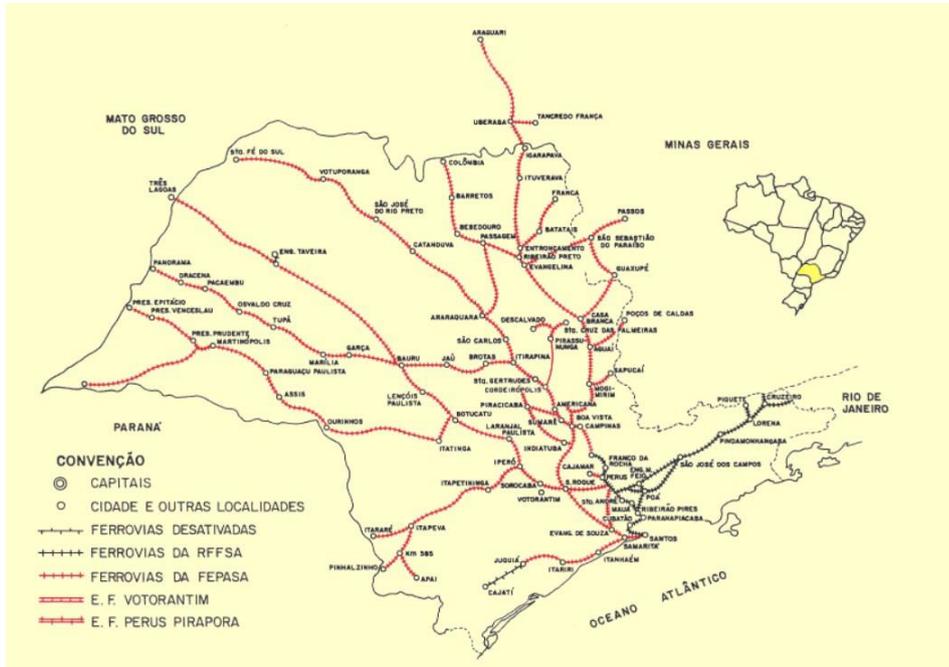
2 BREVE HISTÓRIA DA ERA FERROVIÁRIA PAULISTA

A construção da São Paulo Railway Company, primeira companhia ferroviária paulista, foi um fator determinante para dar início à Era Ferroviária no Estado de São Paulo, visto que, rapidamente, o ‘caminho de ferro’, se estenderia por quase toda a região. Por conseguinte, os interesses em estender as linhas afora de Jundiaí, intensificam-se. No entanto, segundo Matos (1990), a companhia inglesa, responsável pela execução do projeto da linha Santos – Jundiaí, não se interessou em prolongar a via, já que tinha o privilégio que assegurava o monopólio-funil de São Paulo-Santos. Dessa forma, as próximas iniciativas de avançar os trilhos no estado, viriam de fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo. É em função disso que, em 1876, inaugurava-se a Companhia Paulista, responsável por ligar Jundiaí à Rio Claro.

Já, no final do século XIX, mais precisamente nas décadas de 1880 a 1890, a área cafeeira entra em maior expansão e, conseqüentemente, o mesmo ocorre com o desenvolvimento ferroviário, somando, aproximadamente, 2.425 quilômetros (Matos, 1990, p.

94). Dessa forma, é nesse período que se inaugura, por exemplo a Mogiana, companhia que construiu o maior prolongamento férreo do estado, além de ser conhecida por seus ramais.

Mapa 4 - Fepasa - ferrovias paulistas em 1984



Fonte: Centro Oeste, Brasil

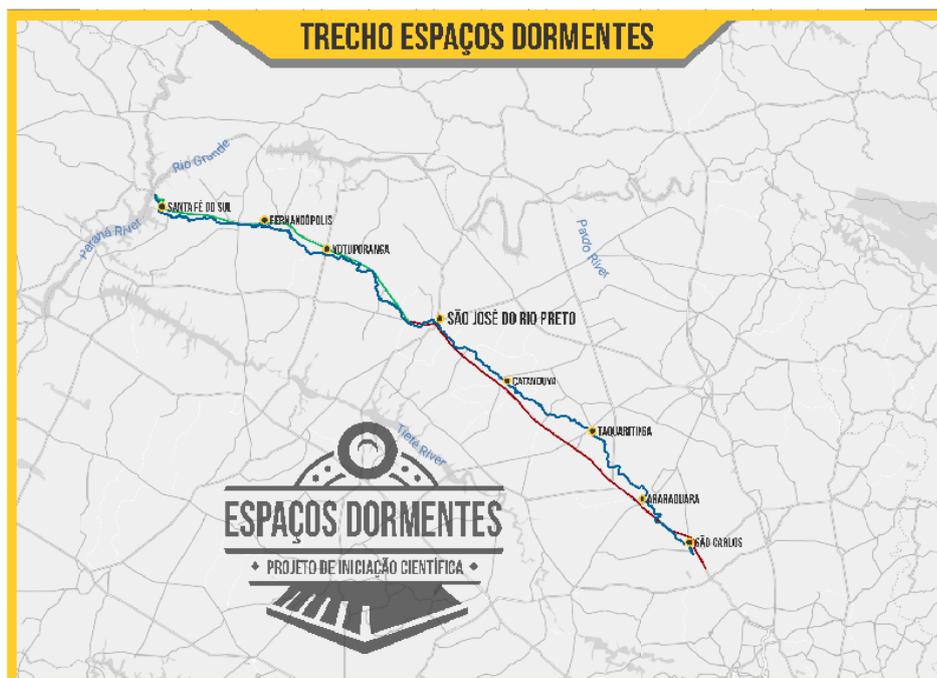
3 ARARAQUARENSE: A ESTRADA QUE MUDOU OS RUMOS DO NOROESTE PAULISTA

Posteriormente à construção da Companhia Paulista, a rápida expansão das estradas de ferro e da produção cafeeira motivaram o Governo Imperial vigente da época, a se interessar em construir uma via férrea que saísse de Rio Claro, se dirigindo ao Mato Grosso do Sul. O projeto, de fazer chegar à estrada até outro estado foi oferecido para a Paulista que, até então era a empresa detentora de todas as concessões ferroviárias para a zona araraquarense, mas a companhia não aceitou o projeto original, apenas se interessou na concessão para o prolongamento de suas linhas até o município de Araraquara (Matos, 1990, p.102).

Sendo assim, após a arrecadação do capital necessário para prolongar a linha, a estrada de ferro chega à Araraquara no dia 18 de janeiro de 1885, às 16:00 horas. Em relação ao estudo original, para que ele fosse executado, a Companhia Paulista precisou conceder a construção sendo oficializada em 12 de agosto de 1895. A partir daí, o Presidente do Estado, Bernardino de Campos, assinou o decreto que autoriza a construção da linha férrea que ligaria Araraquara a Ribeirãozinho (atualmente, Taquaritinga). Após assinar a licença, constituiu-se a Companhia

Estrada de Ferro Araraquara, tendo como presidente o senhor Carlos Batista de Magalhães que logo buscou organizar a primeira diretoria da Companhia, enquanto o engenheiro Antonio Manoel Bueno de Andrada se responsabilizou pela contratação e estudos do traçado.

Mapa 5 - Estrada de Ferro Araraquara



Fonte: acervo Espaços Dormentes

Logo no início de seu funcionamento, em 1896, a Estrada de Ferro Araraquara, posteriormente conhecida como EFA, já enfrentava problemas financeiros que eram reflexos da depreciação do preço do café. Embora estivesse em crise, as obras da companhia se mantiveram e foram inauguradas em novembro do mesmo ano. Cinco anos mais tarde, em 1901, a linha férrea se prolonga até Ribeirãozinho, ano em o país enfrentada uma crise econômica nacional, fato que deixaria a EFA em estado estacionário até 1906, quando retoma as atividades visando expandir seus trilhos até o município de São José do Rio Preto. Em 9 de junho de 1912, os trilhos chegam em São José do Rio Preto, mas em função da enorme quantia utilizada para esse prolongamento, em 1914, a Companhia vai à falência junto com outras duas estradas de ferro: São Paulo-Goiás e Dourado.

É fato que, embora tenha tido muito sucesso com o prolongamento de seus trilhos até São José do Rio Preto, aproximadamente 168km, a EFA também enfrentou diversas crises e ainda não havia chego no seu auge e isso se estendeu até o final da década de 1910. O cenário da ferrovia só começa a mudar quando ocorre a entrega da companhia ao Estado no dia 1º de

novembro de 1919. Em 1920, o segundo lugar na produção cafeeira do Estado passa a ser da região araraquarense e na mesma época a EFA sua notável expansão até as margens do Rio Paraná, na fronteira com Mato Grosso, sendo cerca de 432km. A administração da ferrovia pelo Estado, permanece até 1967 e em 1970, a companhia incorporou-se à FEPASA.

4 AINDA NÃO É O FIM DA “LINHA”

O estudo sobre Japurá, embora pareça finalizado, em função da limitação de documentos disponíveis para estudos, está distante acabar. A pesquisa continua em andamento, para que as perguntas que ficaram sem respostas, possam ser respondidas. A autora da dissertação mantém as buscas sobre documentações e outras histórias sobre o local, utilizando não só a metodologias mencionadas no início desse trabalho, como também a visibilidade que ganhou diante o interesse público sobre a história do Vilarejo.

Atualmente, a pesquisa vem contribuindo constantemente sobre o ponto de vista social e histórico, já que várias entrevistas foram realizadas, em função do interesse de redes nacionais de televisão, como a TV Cultura, e jornais internacionais como a BBC Brasil (British Broadcasting Corporation), além de organizações de interesse turístico como a Associação de Turismo Rural do Noroeste Paulista, ponto de cultura do Museu da Roça Mario Tertuliano Jardim Ornellas. Dessa forma, o projeto se difunde a nível regional, nacional e internacional, permitindo o aprofundamento teórico e prático, a partir da imersão do público com o local.

Em suma, o trabalho continuará em desenvolvimento, mantendo seu objetivo inicial de resgate histórico da vila atrelado às perspectivas futuras como gerar visibilidade ao local, para que iniciativas de preservação e interesse turísticos sejam aplicadas às construções existentes, conservando a história de Japurá e, fazendo com que as gerações atuais e futuras à reconheçam como patrimônio e lugar de memórias materiais e imateriais. Além disso, espera-se que esse processo de preservação da vila seja uma motivação para que outras cidades e edifícios, que tenham importância histórica, econômica e social para a região onde estão inseridos, sejam preservados e conservados pelos moradores que habitam essas áreas e órgãos públicos responsáveis por elas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A busca pela história de Japurá, de fato, não é um trabalho fácil, visto que quase todas as documentações sobre a vila foram perdidas ou desapareceram. Em razão disso, a

investigação da história local, é baseada na construção dialética entre as informações que se tem de Japurá e àquelas registradas por autores e pesquisadores, como Monbeig (1984) e Matos (1990), contribuindo para que se crie uma percepção histórica da área, por meio do fator econômico e de seu contexto na época.

A partir dessa dialética, é possível compreender o processo de formação do povoamento e, de certa forma, como a economia local funcionava em torno do café e da via férrea. Além disso, mesmo que não existam tantas fontes documentais, as lembranças e relatos dos antigos moradores, são essenciais para que essa percepção histórica seja aprimorada, contribuindo, também, na identificação das antigas construções naquela área, entendendo o porquê dos vazios e qual era seu uso antes de ser abandonado ou destruído.

Mesmo assim, ainda que faltem documentações e que o conhecimento obtido, até agora, não seja vasto, é notória a riqueza histórica que Japurá carrega em suas ruínas e suas construções antigas, fomentando cada vez mais, a necessidade de se conservar a área e o que restou, impedindo que seu patrimônio imaterial, as vivências e as memórias, sejam enterrados juntos à aqueles que já se foram.

REFERÊNCIAS

ALVES, Maria José Chinelatto Pinheiro *et al.* História, epidemiologia e controle da malária na região de Campinas, Estado de São Paulo, Brasil, 1980 a 2000. **Revista da Sociedade Brasileira de Medicina Tropical**, Uberaba, v. 37, p.41 – 45, jan.-fev, 2004. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rsbmt/a/3fCF4j6x9ZcRNVjP3HJ6WWh/?lang=pt>>. Acesso em: 2 abr. 2022.

CATANDUVA: Leito da estrada de ferro Araraquara. Estado de S. Paulo, São Paulo, 11 de julho de 1951. Disponível em: < <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19510711-23361-nac-0006-999-6-not>>. Acesso em: 18 abr. 2022.

COELHO, Gabriella Teodoro *et al.* Espaços dormentes: um olhar sobre o processo de resignificação das estações da Estrada de Ferro Araraquara, no trecho entre São Carlos e São José do Rio Preto. 2022. In: UNIC – CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA, 18. **Anais [...]**. Votuporanga (SP): Centro Universitário de Votuporanga, 2022. Disponível em: <file:///C:/Users/EDSON/Downloads/ESPA%C3%87OS+DORMENTES+UM+OLHAR+Sobre+O+P+ROCESSO+DE+RESSIGNIFICA%C3%87%C3%83O+DAS+ESTA%C3%87%C3%95ES+DA+ESTRADA+DE+FERRO+ARARAQUARENSE+TRECHO+S%C3%83O+CARLOS+S%C3%83O+JOS%C3%89+DO+RIO+PRETO.pdf>. Acesso em: 18 abr. 2022.

DECLARAÇÃO. Estado de S. Paulo, São Paulo, 11 de julho de 1928. Disponível em: < <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19280711-17975-nac-0013-999-13-not>>. Acesso em: 18 abr. 2022.

GIESBRECHT, Ralph. **Pindorama**. Estações ferroviárias do Brasil, 2018. Disponível em: < <http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/pindorama.htm>>. Acesso em: 06 abr. 2022.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 2. ed. São Paulo, SP: Martins Fontes, 1997.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4. ed. Campinas, SP: Pontes, 1990.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo, SP: Editora Hucitec e Polis, 1984.

POLÍTICA de Tabapuan. Estado de S. Paulo, São Paulo, 28 de fevereiro de 1931. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19310228-18794-nac-0008-999-8-not>>. Acesso em: 18 abr. 2022.

QUEIXAS e reclamações. Estado de S. Paulo, São Paulo, 4 de dezembro de 1929. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19291204-18410-nac-0003-999-3-not>>. Acesso em: 18 abr. de 2022.

REESTABELECIMENTO de despachos na Estrada de Ferro Araraquara. Estado de S. Paulo, São Paulo, 19 de fevereiro de 1932. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19320119-19096-nac-0001-999-1-not/busca/Japura>>. Acesso em: 18 abr. 2022.

RIBEIRO, Eduardo Bacani. **Estrada de ferro Araraquara: da Morada do Sol à “Boca do Sertão” – os espaços invisíveis**. 2019. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2019. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-18032020-170948/publico/MEEDUARDOBACANIRIBEIRO.pdf>. Acesso em: 18 maio 2022.

SILVA, Geraldo Gomes da. **Arquitetura do ferro no Brasil**. 2. ed.: São Paulo, SP: Nobel, 1987.

TRANSPORTES ferroviário. Trabalhos feitos, 2022. Disponível em: <<https://www.trabalhosfeitos.com/ensaios/TransportesFerrovi%C3%A1rios/46774.html>>. Acesso em: 25 abr. 2022.