

A Noroeste na história de Bauru

A história da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil está repleta de emoções, que se desenvolveram por muitos anos ao longo da linha em construção. Emoções tantas que proporcionaram a feitura de vários livros e escritos, inúmeros artigos a respeito, dentre os quais a obra de Correia das Neves contando em livro editado em 1958, toda a epopéia vivida pelos que construíram a via férrea, verdadeiros desbravadores do sertão agreste, ora enfrentando a agressividade de temíveis índios, ora tendo pela frente as mais diferentes doenças, que grassavam nas regiões abertas, ceifando a vida de tantos deles, dificultando sobremaneira o andamento das obras.

Somam-se a tudo isso a presença constante de animais selvagens, a mata fechada, solapamentos de terras, acampamentos deficientes, a travessia de grandes rios e tantos outros obstáculos. Aceitando todos esses desafios, os valentes construtores marcavam a cada passo conquistado a espinha dorsal que iria levar de São Paulo para o vizinho Estado de Mato Grosso, progresso e o desenvolvimento através da linha férrea. Passaram-se muitos anos para que esse sonho fosse realizado.

INÍCIO

Tudo começou no dia 8 de setembro de 1868, quando circulou o primeiro comboio interligando o porto de Santos à capital paulista, através de uma composição da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí. Quatro anos depois, isto é, no dia 11 de agosto de 1872, a ligação se estendeu até Campinas, nascendo com isso a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que no ano seguinte fazia chegar seus trens até Rio Claro. Seriam os primeiros passos para a Conquista do Oeste, antevendo-se no final do século a construção de uma ferrovia cortando nosso Estado rumo a Mato Grosso, até então isolado de outros centros.

Muitos planos chegaram a ser discutidos, porém, uma coisa era certa: Bauru seria o marco inicial da audaciosa obra. E não demorou muito para que o projeto fosse colocado em prática. No dia 15 de novembro de 1904 a empreiteira Machado de Melo assinava contrato para a construção dos primeiros 100 quilômetros de linha, dentro de um traçado que ia de Bauru a Itapura, nas margens do rio Tietê. No mesmo ano, partiam de Botucatu os trilhos da antiga Estrada de Ferro Sorocabana, cujo ramal foi inaugurado no dia 1.º de março de 1905, sendo igualmente, uma outra alternativa para se chegar até São Paulo.

No dia 15 de julho de 1905, já se ouviam os apitos dos trens. Estava sendo iniciada a construção da Noroeste partindo a linha, como estava previsto da então pequena vila de Bauru, que na ocasião tinha pouco mais de 600 habitantes. Com a chegada dos operários da empreiteira, aos poucos foram surgindo novos núcleos coloniais e aos poucos a cidade se transformava. Uma verdadeira euforia tomava conta da população, alegria essa que na verdade escondia as dificuldades e os obstáculos que o caminho de ferro encontraria pela frente.

Enquanto surgiam os primeiros trilhos, expedições eram realizadas para os levantamentos topográficos do trecho a ser penetrado. Verdadeiros atos de bravura iam sendo registrados na medida em que seguiam o traçado elaborado. Ataques dos índios Caingangos eram constantes. A morte rondava os acampamentos, completamente desprotegidos de qualquer segurança contra a fúria dos silvícolas, que impiedosamente trucidavam os desbravadores. O sertão de Bauru começava a ser descoberto.

Foi no dia 27 de setembro de 1906 que os primeiros 48 quilômetros de linha foram liberados provisoriamente ao tráfego, chegando os comboios até a estação de Jacutinga, de onde se estenderia até Lauro Muller em janeiro do ano seguinte.

CORUMBÁ

Nos primórdios de 1907 foram acelerados os estudos do traçado para que alcançasse a isolada cidade de Corumbá por meio de uma ponte que possibilitaria a travessia do Paraná e uma outra no Rio Paraguai. A primeira seria construída nas imediações de Jupia e a outra em Porto Esperança.

Enquanto isso acontecia, os trilhos avançavam e em 16 de fevereiro de 1907 era aberto ao tráfego o trecho entre o quilômetro 92 ao 202, ligando as estações de Lauro Muller e Miguel Calmon. No mesmo ano, a 2 de dezembro era liberado o trecho até Araçatuba no quilômetro 281, para no dia 31 de dezembro ser inaugurado mais 20 quilômetros, chegando até Córrego Azul.

Apesar dos índios, das doenças e dos animais, os trabalhos continuavam em ritmo rápido, tanto é que no dia 1.º de maio de 1909 os trens já rumavam de Córrego Azul até o quilômetro 341, em Anhangá.

Por sua vez, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro também impunha um trabalho incessante na construção da linha que ligaria São Paulo a Bauru, fato que se concretizou no dia 18 de fevereiro de 1910, quando seus trilhos aqui chegaram, acontecimento que foi marcado com muita festa.

Se de um lado surgia a Paulista até Bauru, de outro a Noroeste entregava ao tráfego o trecho entre Araçatuba e Itapura, nas margens do Rio Tietê, o que aconteceu em fevereiro de 1910, cuja estação da antiga Colônia Militar a 13 de maio do mesmo ano.

Os indígenas não davam trégua e sucessivamente aconteciam massacres de trabalhadores, fazendo com que o então coronel Candido Mariano da Silva Rondon, nos idos de 1910, como chefe do Serviço de Proteção ao Índio, se deslocasse até o longo da linha, estudando pessoalmente a possibilidade de pacificação dos temidos Caingangos, única maneira encontrada para serem evitados maiores ataques.

Mesmo assim, a grande obra ganhava novos quilômetros e no dia 26 de agosto de 1910 os trilhos atingiam as barrancas do Rio Paraná, cuja travessia passou a ser feita, em novembro, através de um serviço de "ferry-boat" composto de grandes

chapas conjugadas aos pares, com tablados que permitiam o transporte de cinco vagões, tracionados por dois rebocadores, um do lado paulista e outro do lado de Jupia, no Estado de Mato Grosso. Nesse mesmo mês a linha alcançava Três Lagoas.

RIO PARANÁ

Ja estava aprovado o projeto para a construção de uma ponte metálica sobre o Rio Paraná, cuja estrutura foi construída no exterior. Acelerados os trabalhos de fixação dos trilhos, no dia 31 de dezembro de 1912 outros 220 quilômetros ligariam Três Lagoas a Rio Verde (Águas Claras) e de outra frente de trabalho, surgiam mais 288 quilômetros, entre Porto Esperança e Correntes.

A junção dos trilhos ligando as duas frentes ocorreu no dia 31 de agosto de 1914, uma data marcante na história da Noroeste, como ficou sendo o dia 12 de outubro do mesmo ano, quando toda a linha ligando Itapura a Porto Esperança foi liberada ao tráfego, com 836 quilômetros de extensão.

Entretanto, inúmeros problemas surgiram nesse ano envolvendo as duas ferrovias, não só oriundos de problemas financeiros, como pela falta de equipamentos, motivando a encampação da linha Bauru-Itapura pela Estrada de Ferro Itapura-Corumbá, consumada no dia 12 de dezembro de 1917. Com a unificação das duas ferrovias, o leito Bauru a Porto Esperança recebeu o nome de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, com uma extensão de 1.273 quilômetros.

Nos idos de 1918 já era precário o estado da ferrovia, cuja construção, como se verificou, foi feita às pressas, a tal ponto de exigir uma comple-

ta remodelação da via férrea. O serviço de "ferry-boat" também deficiente e moroso exigia que a ponte fosse imediatamente construída. Tais problemas foram enfrentados pelo então diretor Arlindo Luz e mais tarde por Alfredo de Castilho. Porém, na medida do possível iam sendo sanados os problemas iniciando-se pela substituição de trilhos e dormentes, bem como a construção de novas estações e postos telegráficos. Aos poucos a Noroeste se recuperava e pouco tempo depois, por volta de 1923 se afigurava como uma autêntica ferrovia, dotada de melhores equipamentos e material rodante, bem como novas moradias e instalações mais modernas e funcionais em toda a extensão da linha, oferecendo mais conforto e higiene aos seus usuários. Ao mesmo tempo em que essas providências foram adotadas, iniciava-se a construção da esperada ponte sobre o Paraná, cujas obras tiveram prosseguimento em 1923.

Com uma extensão de 1.024 metros a gigantesca ponte metálica foi inaugurada no dia 12 de outubro de 1926, composta de cinco vigas contínuas de dois vãos cada uma e uma viga tipo "cantilever" de 350 metros de comprimento, destinada a transpor o canal do rio, com mais de 150 metros. Recebeu o nome de "Ponte Francisco Sá" que havia sido ministro da Viação. Se de um lado concretizava-se o "sonho da ponte" um outro sonho já estava em estudos: a construção de quase 93 quilômetros de linha, a fim de definitivamente ligar Porto Esperança a Corumbá, havendo para isso, a necessidade de se construir uma grande ponte, desta feita sobre o Rio Paraguai.

Colocados os planos na mesa começaram a ser esboçados os primeiros sinais de trabalho para a con-

Inúmeros melhoramentos eram introduzidos ao longo da linha, inclusive a melhora do serviço telegráfico e a implantação de sistema elétrico para o controle de tráfego dos trens. Além do mais, já estava sendo construído um ramal ligando Araçatuba a Jupia, que redundaria no encurtamento da linha que passava por Itapura via Lusanwira, mais tarde totalmente desativado.

Afora toda remodelação havida e tendo em vista que Bauru sediava toda a estrada de ferro, uma moderna e funcional estação foi planejada, cuja construção não ficou no papel e teve seu início no dia 4 de dezembro de 1935, tendo como construtora a firma Leão, Ribeiro e Cia. Somente em 1939 terminaram as obras, sendo a nova gare inaugurada no dia 1.º de setembro do mesmo ano. Acomodava não só seus escritórios como a administração e o serviço de controle de tráfego da própria ferrovia e mais os da Paulista e Sorocabana.

Enquanto Bauru ganhava a modelar estação, Corumbá aguardava a chegada dos trilhos, cujo maior obstáculo era a construção da ponte sobre o Paraguai, cujas obras tiveram início a partir de 1.º de outubro de 1938, sendo concluída nove anos depois, isto é no dia 24 de julho de 1947, tendo sido solenemente inaugurada no dia 21 de setembro do mesmo ano, recebendo o nome de "Ponte Presidente Eurico Dutra", que lá esteve para as festividades de entrega da obra ao tráfego normal. A ponte é composta de um viaduto com 971 metros de extensão do lado de Porto Esperança, com vãos variando de 24 a 50 metros. A parte central sobre o canal, com um vão para navegação, mede 110 metros tendo uma altura de 21 metros acima do leito normal das águas. Conta ainda com outros quatro vãos de 90 metros cada um. Do lado de Corumbá, o viaduto sofre uma interrupção através de uma ponte sobre o canal secundário com dois vãos iguais de 56 metros.

Na gestão de Marinho Lutz a ponte teve seu nome mudado de Presidente Eurico Dutra para "Ponte Barão do Rio Branco". Terminada a ponte, praticamente estava concluída a ligação entre Porto Esperança a Corumbá e esta, por sua vez até Bauru. O traçado original sofreu uma diminuição com relação aos estudos iniciais e agora tem 78 quilômetros do rio até Corumbá.

No dia 31 de janeiro de 1952 circulou um trem especial fazendo o trajeto direto Bauru a Corumbá. Porém, a ferrovia ainda não estava completa e no dia 19 de abril de 1953 era inaugurado o ramal de Campo Grande até Ponta Porã com 304 quilômetros, possibilitando chegarem os trilhos até a fronteira com o Paraguai, que assim como a Bolívia, tem conexão com o porto de Santos.

REDE FERROVIÁRIA

Através da lei n.º 3.115 datada de 16 de março de 1957, assim como outras ferrovias pertencentes à União, a antiga NOB — Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A. Ao todo, entre linhas principais e ramais, conta a Noroeste com 1.763 quilômetros de leito ferroviário e tem atualmente como superintendente de Produção o engenheiro João Batista Pacheco Fantin, que antes de mais nada está cuidando de inúmeras remodelações, inclusive no setor de trens de passageiros onde ainda pode ser verificada a existência de grande número de vagões de madeira, inadequados para a atual conjuntura.

Com a substituição paulatina do material rodante por outros modernos e eficientes, incorporação de novas locomotivas, carros de passageiros e vagões de carga, não resta dúvida de que o sonho dos primeiros desbravadores estará realizado, surgindo nos dias de hoje uma ferrovia então deficitária como de alta rentabilidade não só pelo crescente aumento de carga líquida e seca como no transporte de passageiros. Pouca coisa resta a fazer para sua total estruturação haja visto que a cada ano aumenta o seu volume financeiro. O Atlântico ligado ao Pacífico através de muito sacrifício. Além do mais, as belezas naturais vistas ao longo da linha, poderá favorecer uma melhor exploração do turismo ferroviário, seja para excursões frequentes ao pantanal matogrossense como interligando o transporte ferroviário com o rodoviário, possibilitando visitas às hidrelétricas de Jupia e Ilha Solteira, como também serem estimuladas as viagens em vagões fretados costumeiramente utilizados pelos pescadores que usufruem dos mananciais piscosos dos rios matogrossenses.

O desafio foi vencido. Da então desconhecida Vila de Bauru foi gerada uma semente que se frutificou por centenas de quilômetros, graças ao arrojo dos desbravadores que daqui partiram rumo ao sertão bravo, onde foram derramados sangue, suor e lágrimas. Muitos não voltaram, vítimas de moléstias ou das traiçoeiras investidas dos indígenas. Páginas históricas marcam o heroísmo dessa gente, mesclada entre chefes e operários na árdua tarefa de fincar dormentes e trilhos para levar o progresso e o desenvolvimento ao longínquo Mato Grosso, que começou a crescer cada vez mais na medida em que a linha avançava.

MUSEU

Com a criação do Museu Ferroviário de Bauru, espera-se que tudo isso fique perpetuado para sempre, não só na lembrança material como pelos relatos das epopéias vividas pelos ferroviários, que aqui deixaram cravados não só os sacrifícios a que se submetem mas a persistência na realização do grande sonho: a Noroeste do Brasil.

Para tanto, é grande o acervo que naturalmente temos em mãos o que facilita sua imediata implantação. Essa casa de cultura possibilitará às gerações futuras tomar conhecimento do que começou a acontecer nos idos de 1905 não só como a construção da Noroeste como de tantas outras ferrovias, dentre elas as antigas Paulista e Sorocabana.

Indiscutivelmente, pela sua tradição ferroviária, Bauru poderá abrigar um dos mais bem equipados e completos museus ferroviários de todo o País.



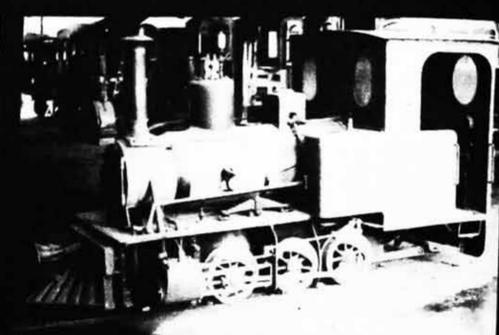
Aos poucos os trilhos chegavam ao Estado de Mato Grosso.



Os trilhos rasgavam o sertão agreste e a mata fechada.



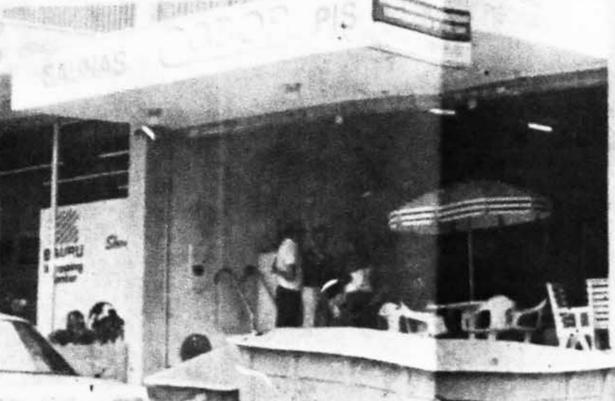
A travessia no Rio Paraná era feita através de "ferry-boat"



Locomotiva n.º 1, hoje no Museu Morquado de Mathews

Propaganda & Marketing

Cobop Jacuzzi tudo para saunas e piscinas



A partir dos próximos dias os leitores dos jornais de Bauru tomarão conhecimento de uma ampla e bem elaborada campanha que consiste em oferecer o que há de melhor da linha Jacuzzi, através da revenda local Cobop, que tem à frente o dinâmico e bem sucedido empresário Carlos Alberto Azevedo. Pela campanha, um verdadeiro alerta está sendo lançado, que leva o consumidor a comparar os preços das mercadorias na certeza de encontrar melhores condições em suas listas de preços.

A Cobop tem sua loja instalada na avenida Duque de Caxias, n.º 17.8, e atende pelo telefone 23-1224.

Criarte em novo e amplo local



ATENÇÃO COM EDIÇÃO ESPECIAL

Abordando apenas assuntos alusivos ao último carnaval, a revista *Atenção* saiu com edição especial, esta semana, mostrando novamente ótima diagramação e bonito conjunto de fotos registrando os momentos mais importantes desta festa.

Foi mais um trabalho de fôlego de seu diretor o publicitário Luiz Carlos Cordeiro, que fixa a boa revista da terra entre os veículos importantes da mídia escrita.

A revista desta semana contou com o patrocínio da Rede Santo Antonio de Supermercados, Brahma, Cohab, DAE e Q-Refresko.



UM TRABALHO DE FÔLEGO

O melhor resultado em contatos feitos junto às Prefeituras Municipais da região podem refletir o trabalho do departamento comercial do DB, através dos publicitários Carlos Marar e Luiz Teixeira. Vencendo concorrências em maioria dos órgãos da região, o Diário de Bauru passa a editar todos os atos desses municípios, que cumprem exigência legal, e dão prestígio ao nosso DB.

A equipe CRIARTE está com tudo pronto para dar início as atividades da escola, na próxima segunda-feira, dia 3. Ela está agora na ITE, num espaço amplo, preparado metro a metro para dar o melhor aos seus alunos.

A referida equipe, que tem Alvaro Toledo como diretor, Marina Monteiro Cardoso como diretora pedagógica e Ana Maria Cremonesi como diretora geral, se reuniu nesta quinta-feira, no restaurante 20-15, para celebrar a inauguração e comemorar o aniversário do seu jovem diretor Alvaro Toledo.

A CRIARTE se preocupa com o ensino globalizado e tem agora a proposta exclusiva da Pré-escola reunindo a parte pedagógica, atividades como Natação, Ginástica, Etiqueta, Pintura, Música, Literatura Infantil e Artes.

Ela continua a oferecer o curso extracurricular e novos cursos para jovens e adultos.

Trata-se de uma escola voltada para inovações que venham a contribuir para o progresso cultural do nosso povo.

As matrículas estão abertas e as informações podem ser obtidas pelo telefone 23-6309.

Magazine Luiza sucesso em promoção



Fechando suas lojas por quase um dia, Magazine Luiza lança campanha "sui generis" promocional, com verdadeira queima de seus produtos, em forma de redução de preços e brindes estímulo.

Na última terça-feira todos os funcionários foram designados a elaborar cartazes com os novos preços das mercadorias, assim como decorar a loja com caixas e cartazes alusivos à campanha.

A loja de Bauru aderiu à promoção de vulto nacional da rede de lojas de Magazine Luiza e o trabalho foi supervisionado pelos gerentes locais. srs. Roni Ribeiro Garcia e Edvaldo José Costa.

Na quarta-feira, após as nove da manhã verdadeira corrida de clientes foi constatada, o que leva a concluir que mais esta iniciativa desta conhecida cadeia de lojas de eletrodomésticos foi bem recebida pelos inúmeros clientes.

Bradesco 43 anos e 2 mil agências



O Bradesco estará fechando o mês de março quando comemora 43 anos de atividades, com mais seis novas agências que serão inauguradas na região até o próximo dia 10. Com elas, o Bradesco integra duas mil agências operando em todo o país. As cidades que estarão recebendo as novas unidades Bradesco, são: Borborema, Bocaina, Brotas, Maracá, São Pedro e Xavantes.

O cliente Bradesco, em especial o que usufrui das facilidades de pagamento do cartão de crédito, conta agora com mais uma de suas vantagens. Trata-se de um convênio estabelecido entre os postos da Atlantic e o banco, que permitirá o uso do cartão Elo na compra de gasolina. Segundo explicou o diretor regional da agência do banco em Bauru, Arsonval Prates, o Bradesco criou um sistema com plano especial, para servir seus clientes. Nesta sistemática, o cliente Bradesco vai usufruir de maior prazo no pagamento de gasolina, que varia dependendo do dia em que abastecer seu veículo. Este prazo pode ser até o máximo de 10 dias e o plano é válido somente nos postos da companhia Atlantic de Petróleo.

Atualmente cerca de um milhão e 600 mil clientes portadores do cartão de crédito Bradesco, são beneficiados pelos convênios estabelecidos. São 80 mil pontos de vendas diversificados entre restaurantes, lojas, supermercados e outros estabelecimentos comerciais, que proporcionam através do uso do cartão, melhores condições de pagamento, com segurança, praticidade e conforto.

Permuta regional



O Bradesco que realiza periodicamente remanejamentos em suas áreas de diretoria e gerencial, busca neste processo evitar a rotina e promover ao mesmo tempo uma reciclagem entre seus funcionários do primeiro escalão. Em fevereiro o sistema foi acionado, para uma permuta entre os diretores regionais de Bauru e São José do Rio Preto. O ex-diretor da agência Bradesco local, José Aparecido Marques que durante cinco anos respondeu pela regional Bauru, assumiu a agência do banco em São José do Rio Preto. Na permuta, Bauru passou para o comando de Arsonval Xavier Prates que por quatro anos respondeu pela diretoria regional de São José do Rio Preto. Ambos deixaram muitos amigos conquistados nestes anos de boa convivência, nas cidades onde residiram até fevereiro. O registro acima identifica um dos momentos de descontração de suas famílias, na comemoração do aniversário do diretor José Marques. Sucesso a ele em São José do Rio Preto e boas vindas ao Prates a Bauru.

SUCESSO

O sucesso já é reflexo comprovado na loja 20 da Rede de Supermercado Santo Antonio, instalada na cidade de Tatuí. Recentemente inaugurada, a loja vem demonstrando em apenas três meses de atividades, um crescente dinamismo que conquistou clientes de Tatuí e da região. O bom trabalho é reconhecido pela diretoria da rede, através do empenho do gerente Carlos Alberto Pavan e sua equipe.

DECORAÇÃO

A partir do próximo dia 10, o cliente Santo Antonio vai ser recebido em todas as lojas da rede local com uma nova decoração, alusiva à Páscoa. Coelho, ovos,ostas e tudo o que lembra passagem cristã, tradicionalmente comemorada entre os brasileiros com chocolate, estarão compondo o novo lay out das lojas do Santo Antonio. Aguardem!

MARIE e JEAN MOSTRA O QUE ESTÁ "EM ALTA" PARA OS ÓCULOS DE GRAU

A MARIE e JEAN acaba de lançar as últimas novidades da moda para os óculos de grau. Para a garotada que saca rápido os lances da moda os novos modelos de MARIE e JEAN estão "em alta": armações redondinhas



em cores no estilo college - azul marinho, cor de vinho e preto.

Modelos quadradinhos em tons claros e transparentes que são super sexy e ainda os de estilo gatinho, meio roqueira, para as que forem mais ousadas. As novidades da moda 86 da MARIE e JEAN já estão à venda nas óticas.

LEX LOCI

Dr. Carlos Alberto dos Rios

PRETENDEMOS COM A NOSSA COLUNA, COMENTAR E LEVAR AO CONHECIMENTO DE ACADÊMICOS, ADVOGADOS E ESTUDIOSOS DO DIREITO, OS BONS LIVROS E OS MELHORES LANÇAMENTOS DE OBRAS JURÍDICAS PUBLICADAS.

CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL ORGANIZAÇÃO: JUAREZ DE OLIVEIRA EDITORA: SARAIVA

Este NOVO CÓDIGO CIVIL faz parte da COLEÇÃO SARAIVA DE CÓDIGOS, que está sendo lançada. Apresenta-se relativamente diferenciado das edições anteriores. A partir desta edição, o leitor notará nele, uma grande transformação, principalmente quanto ao aspecto formal: surge no formato 16x23, costumeiramente denominado "formato executivo" e encadernado com o conhecido padrão de qualidade. O conteúdo, por sua vez, foi inteiramente preservado, limitando-se às mudanças decorrentes da atualização e acréscimo provocados pela edição de novos diplomas legais. Seu índice é o mesmo, com algumas modificações de forma, visando maior facilidade de consulta e melhor localização da matéria desejada. Uma outra inovação verifica-se para a facilidade de manuseio - a indicação - nos cabeços das páginas de texto do Código - dos artigos que nelas são transcritos. Enfim, o Novo Código, mantém íntegro o seu rico e aprimorado conteúdo, apresentando formato mais agradável, que facilita o transporte e proporciona melhor utilização.

DIREITO CONSTITUCIONAL E INSTITUIÇÕES POLÍTICAS
AUTOR: IVO DANTAS
EDITORA: JALLOVI

Este livro, reflete uma análise filosófico-epistemológica e sociológica, exposta numa linguagem de absoluta clareza. Os capítulos que o compõe, são dosados na medida exata; tudo é fundamentado através da mais moderna bibliografia, atendendo às necessidades do estudante. Esta obra coloca assuntos que pela primeira vez são objeto de atenção na doutrina constitucional brasileira. O autor sabe como poucos conjugar o normativo com o sociológico, o material com o formal, sendo por isto mesmo, um autêntico jurista moderno, com os olhos voltados para a realidade em que o direito atua, levando os leitores a se aprofundarem mais nesta realidade, em vez de desiludi-los como acontecia com antigos expositores.

CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL E LEGISLAÇÃO COMPLEMENTAR
COORDENAÇÃO EDITORIAL: LUIZ CELSO DE BARROS
EDITORA: JALLOVI

Esta obra, em sua segunda edição, apresenta um apinhado de legislações, visando facilitar a pesquisa

ACONTECIMENTOS FORENSES

O advogado Édio Sormani, conhecido por suas brilhantes defesas no Tribunal de Juri, está montando um escritório de advocacia em nossa Comarca, para melhor atender a sua clientela do Oeste Paulista. O Dr. Édio continuará mantendo seu escritório em Agudos, e para assessorá-lo está formando uma competente equipe, com especialização na área criminal.

O estacionamento do Forum de Bauru, vem servindo melhor a classe dos advogados, após a OAB-BU ter assumido a administração daquele local. O funcionário que coordena o movimento daquele pátio, está sendo pago pela OAB-BU.

O conceituado advogado José Barreto, militante na comarca da Capital, esteve visitando a Associação dos Advogados Criminalistas de Bauru, durante uma rápida passagem por nossa Comarca. O ilustre advogado Barreto, que também é professor de Direito Processual Civil, foi convidado por nós para ministrar uma palestra em Bauru

e estudo relacionados com a matéria. Todas as alterações constantes do Código Tributário Nacional; Constituição Federal - normas aplicáveis ao Direito Financeiro; Normas Gerais de Direito Financeiro; Crime de Sonegação Fiscal e Processo Administrativo Fiscal, são os textos inseridos neste livro, recomendamos a todos os profissionais da área e universitários.

No lançamento do nosso livro TEORIA E PRÁTICA DO INQUÉRITO POLICIAL, realizado na Livraria Jalovi, sob a coordenação do ilustre advogado Dr. Jair Lot Vieira, foi bastante prestigiado. A foto de Carlos Torrente, mostra um dos momentos do evento.

to. Na permuta, Bauru passou para o comando de Arsonval Xavier Prates que por quatro anos respondeu pela diretoria regional de São José do Rio Preto. Ambos deixaram muitos amigos conquistados nestes anos de boa convivência, nas cidades onde residiram até fevereiro. O registro acima identifica um dos momentos de descontração de suas famílias, na comemoração do aniversário do diretor José Marques. Sucesso a ele em São José do Rio Preto e boas vindas ao Prates a Bauru.