



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

**ELLEN BEATRIZ SANTOS FONSECA DE CASTRO**

**GENOCÍDIO VELADO**

TRAJETÓRIA DA EFNOB E PERSPECTIVAS PARA  
O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO

BAURU - SP

2016

**ELLEN BEATRIZ SANTOS FONSECA DE CASTRO**

**GENOCÍDIO VELADO**

**TRAJETÓRIA DA EFNOB E PERSPECTIVAS PARA  
O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Bauru, como requisito final para obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Rosío Fernández Baca Salcedo

BAURU - SP

2016

Castro, Ellen Beatriz Santos Fonseca de.

Genocídio Velado: trajetória da EFNOB e perspectivas para o patrimônio industrial ferroviário / Ellen Beatriz Santos Fonseca de Castro, 2016

173 f.

Orientadora: Rosio Fernández Baca Salcedo

Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru, 2016

1. Patrimônio industrial ferroviário. 2. Lugar, cultura e memória. 3. Urbanismo ambiental. I. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação. II. Título.

**ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE ELLEN BEATRIZ SANTOS FONSECA DE CASTRO, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO.**

Aos 29 dias do mês de setembro do ano de 2016, às 14:00 horas, no(a) Auditório da Seção Técnica de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura Artes e Comunicação, reuniu-se a Comissão Examinadora da Defesa Pública, composta pelos seguintes membros: Profa. Dra. ROSIO FERNANDEZ BACA SALCEDO - Orientador(a) do(a) Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo / Unesp Campus de Bauru, Prof. Dr. NILSON GHIRARDELLO do(a) UNESP/Bauru / Faculdade de Arquitetura Artes e Comunicação, Prof. Dr. MARCELO ZARATE do(a) Proyectos de La Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo / Universidad Nacional del Litoral de Santa Fé, Argentina, sob a presidência do primeiro, a fim de proceder a arguição pública da DISSERTAÇÃO DE MESTRADO de ELLEN BEATRIZ SANTOS FONSECA DE CASTRO, intitulada **GENOCÍDIO VELADO: trajetória e perspectivas para um patrimônio industrial ferroviário**. Após a exposição, a discente foi arguida oralmente pelos membros da Comissão Examinadora, tendo recebido o conceito final: APROVADO . Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelos membros da Comissão Examinadora.



Profa. Dra. ROSIO FERNANDEZ BACA SALCEDO



Prof. Dr. NILSON GHIRARDELLO



Prof. Dr. MARCELO ZARATE



À saudade de minha mãe,  
porque a saudade é o amor que fica...

## AGRADECIMENTOS

Sempre li agradecimentos onde os autores, agradecendo, já iam, ao mesmo tempo, se desculpando para o caso de esquecerem alguém. E sempre pensei “imagina, lembrarei e agradecerei todo mundo” [...] ‘Cá’ estou eu, finalmente compreendendo que não existe a mínima possibilidade de lembrar e agradecer a colaboração de todos. Porque é uma imensidão de pessoas. I-men-si-dão! Essa dissertação só existe por causa de todas elas.

Foram mais de 150 respostas aos questionários, amigos, família, amigos da família, e família de amigos. Funcionários dos museus, universidades, colegas, funcionários da Prefeitura Municipal de Bauru, diretores, secretários, gestores!! Vereador e Prefeito, imaginem só... Pessoas que encontro todos os dias, pessoas que vi uma vez na vida, algumas, encontro de tempos em tempos, e outras, eu sei que jamais encontrarei novamente.

Enfim... se é impossível agradecer e descrever a importância de cada pequena e exclusiva participação, minhas sinceras desculpas. Mas vamos aos que jamais poderiam deixar de ser mencionados...

Meu muito obrigada à Professora Rosío, que com tanto carinho desempenhou a função de orientar este trabalho. É claro que sua participação foi fundamental, desde a escolha do tema, em todo o seu desenvolvimento e correções de percurso... muitas vezes a amiga que desejei, outras tantas, a mãe que precisei.

Aos professores Marcelo Zárate e Nilson Ghirardello, pelas importantes (e olha só, coincidentes) contribuições no exame de qualificação, decisivas para o amadurecimento e finalização deste trabalho. Só pessoas sérias e comprometidas com o que fazem são capazes de apontamentos tão imbricados no cerne da pesquisa, a ponto de se tornarem imprescindíveis ao trabalho. Obrigada!

A todos os amigos, enfrentando as mesmas dificuldades... obrigada pelas animadas conversas na madrugada. Nosso grupo de *whatsapp* ‘bombando’ nos momentos mais oportunos, sempre com a presença *online* de alguém disposto a dividir o peso das mazelas, e também a somar o gosto bom das vitórias. Nossos divertidos encontros se tornaram inesquecíveis!

Aos funcionários da Pós-Graduação da FAAC, e agora também amigos queridos, obrigada pela disponibilidade infindável, pelas paciência e portas abertas até depois do horário, quando não havia mais ninguém... obrigada pelos agradáveis intervalos e conversas da tarde. Sempre, muito obrigada.

A todos que contribuíram para as reflexões sobre o tema, afinal, foram 30 meses falando sobre isso em qualquer recinto que adentrasse...

Por fim, um obrigada especial à minha família. Principalmente pela compreensão de minha ausência: em cada tarde (e noite) no sofá, em cada sessão de cinema, em cada festa, comemoração, cada passeio não realizado. Agradeço ainda por todo carinho e respeito à essa minha escolha. Vivenciaram cada minuto da atenção que dediquei, cada dificuldade que encontrei, e essa vitória também é de vocês!

Pai e irmã queridos. Marido e filha, minha vida. Obrigada por serem meu refúgio abençoado.

Deus, obrigada por orquestrar todos esses encontros e acontecimentos em minha vida!

## RESUMO

Os trens são reconhecidos como patrimônio cultural pela população bauruense, e o pátio ferroviário da cidade, tombado pelo CODEPAC e em Estudo de Tombamento pelo CONDEPHAAT (Conselhos municipal e estadual, respectivamente), está sem previsão de políticas, programas ou projetos públicos de salvaguarda de seu patrimônio, com suas edificações degradadas e abandonadas. Apesar dessa situação de descaso, o complexo da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – CEFNOB (nosso estudo de caso) continua sendo considerado um dos melhores e mais completo exemplar de pátio ferroviário da América Latina. Muitas pesquisas na temática da ferrovia, e da Noroeste em particular, já foram desenvolvidas, entretanto, as diversas informações e resultados produzidos ainda não foram sistematizados, analisados e interpretados conjuntamente. No intuito de começar a se pensar em uma maneira de reintegrar o complexo ferroviário ao cenário urbano, esta pesquisa tem por objetivo testar se o reconhecimento do código genético do patrimônio, a partir de suas articulações socioeconômicas, simbólicas, de identidade e memória, é necessário para intervenção no complexo ferroviário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB); e, propor diretrizes urbanas sustentáveis para sua reintegração ao cenário urbano. A metodologia compreende seis etapas, sendo a primeira uma abordagem teórica sobre o patrimônio industrial ferroviário; sobre lugar, cultura e memória; métodos de intervenção; e, urbanismo ambiental. A segunda etapa apresenta o método, um novo urbanismo que compreende o espaço urbano através da relação cronotópica – ou sociofísica – do contexto com o texto, uma vez que o cronotopo é capaz de analisar a estrutura da configuração de um lugar, e ver como a mesma se modifica através do tempo. Na terceira, é apresentado o **Contexto** da estrada de ferro no Brasil, incluindo sua importância na evolução urbana e no processo histórico, social e cultural das cidades do interior do país; bem como análise da ideologia aportada, as políticas públicas que possibilitaram sua criação, as que foram responsáveis por sua gradativa substituição, e, finalmente, sobre gestão e gestores do patrimônio nas diversas escalas de governo. Na quarta, o **Texto**, ou, a própria companhia, e sua relação com a cidade de Bauru, sob análise sociofísica e tempo-espacial. Na quinta, buscamos as correspondências sociosimbólicas articuladas a congruências sociofísicas entre grupos humanos, atividades, cenário e significação, por considerar que através destes se pode compreender os componentes genéticos da lógica do lugar. Finalmente, na sexta etapa serão definidas as diretrizes urbanísticas para salvaguarda e valorização do patrimônio da CEFNOB, e sua reintegração ao contexto urbano.

Palavras-chaves: Patrimônio industrial ferroviário; Lugar, cultura e memória; Urbanismo ambiental; Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

## RESUMÉN

El ferrocarril, reconocida como patrimonio cultural por la población de Bauru está protegido legalmente por el CODEPAC y en estudio de protección legal por el CONDEPHAAT (consejos municipales y estatales, respectivamente), sin políticas, programas y proyectos públicos de salvaguardia de su patrimonio, permaneciendo sus edificaciones degradadas y abandonadas. En el Caso de Estudio, el complejo de la Compañía Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – CEFNOB, se encuentra exactamente de esta manera, y así mismo, sigue siendo uno de los mejores y más completo ejemplo de un patio ferrocarrilero de América Latina. Han sido desarrolladas muchas investigaciones al respecto de la temática ferroviaria, sobretodo de la Noroeste, sin embargo, las diversas informaciones y los resultados producidos aún no han sido recogidos, analizados e interpretados en conjunto. Con el propósito de comenzar a pensar en una forma de reintegrar el complejo industrial ferrocarrilero en el escenario urbano, esta investigación tiene como objetivo probar si el reconocimiento del código genético de la equidad de su articulaciones socioeconómicas, simbólica, la identidad y la memoria, es necesario intervenir en el complejo ferroviario de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), y proponer directrices urbanas sostenibles para la reintegración del complejo en la ciudad, vinculando su potencial simbólico, económico, identidad y memoria. La metodología consta de seis etapas, siendo la primera una aproximación teórica sobre: el patrimonio industrial ferrocarrilero; lugar, cultura y memoria; métodos de intervención; y, urbanismo ambiental. En la segunda etapa se presenta el método, un nuevo urbanismo que comprende el espacio urbano a través de la relación cronotopica - o sociofísica - del contexto con el texto. La tercera muestra el **Contexto** del ferrocarril en Brasil, incluyendo su importancia en la evolución urbana, y en el proceso histórico, social y cultural de las ciudades en el país; así como el análisis de la ideología aportada, las políticas públicas que permitieron su creación, aquellas que fueron responsables de su sustitución, y, finalmente, sobre la gestión y los gestores del patrimonio en las diferentes escalas de gobierno. El cuarto, el Texto o la propia compañía y su relación con la ciudad de Bauru, sobre un análisis sociofísico y tiempo espacial. En la quinta etapa, buscamos las articulaciones sociosimbólicas, o correspondencias entre ambiente social y ambiente simbólico articulando las congruencias sociofísicas entre los grupos humanos, actividades, paisajes y significación, teniendo en cuenta que a través de estos se puede entender los componentes genéticos del lugar. Por último, en la sexta etapa serán definidas las directrices de planificación urbana para la protección y mejora del patrimonio de CEFNOB, y su reinserción en el contexto urbano.

Palabras claves: Patrimonio industrial ferrocarrilero; Lugar, cultura y memoria; Urbanismo ambiental; Compañía Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

# Sumário

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	15
<b>1. ABORDAGEM TEÓRICA</b> .....	23
1.1. Patrimônio industrial ferroviário .....	23
1.2. Lugar, cultura e memória .....	25
1.3. Métodos de intervenção.....	29
1.4. Urbanismo ambiental .....	36
<b>2. URBANISMO ALTERNATIVO COMO MÉTODO</b> .....	47
<b>3. CONTEXTO DA ESTRADA DE FERRO NO BRASIL</b> .....	55
3.1. Políticas públicas de incentivo à criação das ferrovias .....	55
3.2. Administração taylorista na Companhia de Estrada de Ferro Noroeste ...	59
3.3. Políticas públicas de incentivo à criação das rodovias.....	64
3.4. Gestão e gestores do patrimônio .....	72
<b>4. EFNOB E A CIDADE</b> .....	87
4.1. Antes da ferrovia: cidade acampamento .....	87
4.2. Como a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil transformou Bauru .....	89
4.3. Extinção e degradação.....	113
4.4. Sem os trens, mas com seu legado .....	119
<b>5. PERSONAGENS, ATIVIDADES, CENÁRIO E SIGNIFICAÇÃO</b> .....	139
5.1. Memória ferroviária .....	139
5.2. E agora, José? [...] um sentimento comum .....	146
<b>6. DIRETRIZES URBANÍSTICAS</b> .....	154
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	164
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	168

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<i>Figura 1. Foto aérea do complexo CEFNOB em meio ao contexto urbano</i>	17
<i>Figura 2. Contexto modificando o texto, e vice-versa</i>	26
<i>Figura 3. Brasília e seu urbanismo monumental que não privilegia as pessoas</i>	41
<i>Figura 4. Copenhague e sua relação com as pessoas</i>	42
<i>Figura 5. VLT sobre relvado, infraestrutura verde urbana integrada em Düsseldorf, Alemanha</i>	44
<i>Figura 6. Mapa. Bauru, centro-oeste paulista, Brasil</i>	47
<i>Figura 7. Relação sociofísico-simbólica do lugar</i>	49
<i>Figura 8. Delineamento da pesquisa</i>	51
<i>Figura 9. Inauguração da Estrada de Ferro Mauá</i>	56
<i>Figura 10. Mapa. EFNOB na Transcontinental Santos-Arica. Do Atlântico ao Pacífico</i>	58
<i>Figura 11. Membros do Conselho da NOB, 192?</i>	61
<i>Figura 12. Organograma e fluxograma no início da CEFNOB</i>	62
<i>Figura 13. Mapa. Edifícios da EFNOB em Bauru</i>	63
<i>Figura 14. Mensagem aos ferroviários, publicada em jornal de grande circulação</i>	68
<i>Figura 15. Macrozoneamento de Bauru, com Zona de Interesse Histórico-cultural</i>	75
<i>Figura 16. D.O. publicação da decisão de tombamento pelo Conselho em 24/06/2009</i>	77
<i>Figura 17. Mapa. Proposta de tombamento da ambiência do Complexo Ferroviário de Bauru</i>	79
<i>Figura 18. Ofícios UPPH/GT – 992/2009 e GT/UPPH – 22/2012</i>	80
<i>Figura 19. Estação Sorocabana e casas de turma (ao fundo), nos limites da ambiência proposta pelo CONDEPHAAT</i>	81
<i>Figura 20. Rotunda da EFNOB, situação atual do complexo</i>	84
<i>Figura 21. Vista geral de Bauru em 1906</i>	88
<i>Figura 22. Evolução ferroviária de SP</i>	91
<i>Figura 23. Antigas oficinas da NOB, que foram substituídas e demolidas</i>	93
<i>Figura 24. Mapa. Expansão urbana de Bauru, entre 1919 e 1930</i>	94
<i>Figura 25. Vila Noroeste com suas variadas tipologias; 1-Casa do Superintendente, Casas dos Engenheiros, 3-Casas dos Funcionários Administrativos</i>	2-95
<i>Figura 26. Bauru após chegada da ferrovia, Rua Batista de Carvalho em 1910</i>	96
<i>Figura 27. Mapa. Conformação urbana de Bauru em 1911, com ferrovias</i>	97
<i>Figura 28. Mapa. Alteração do eixo comercial da cidade de Bauru</i>	98
<i>Figura 29. Primeira estação da Noroeste</i>	99
<i>Figura 30. Projeto da Estação Ferroviária, 1934</i>	103
<i>Figura 31. Estação Ferroviária inaugurada em 1939</i>	103

<i>Figura 32. Oficinas Gerais de Bauru, inauguradas em 1921</i>	105
<i>Figura 33. Fachada do Centro de Formação Profissional "Engenheiro Aurélio Ibiapina"</i>	107
<i>Figura 34. Vila da Noroeste, tipologias</i>	108
<i>Figura 35. Vila Dutra, loteamento e implantação das casas</i>	109
<i>Figura 36. Mapa. Vila Dutra, distância aproximada ao complexo ferroviário</i>	110
<i>Figura 37. Calçamento das ruas com paralelepípedos na cidade de Bauru, década de 60</i>	111
<i>Figura 38. Mapa. Expansão urbana de Bauru, entre 1942 e 2016</i>	112
<i>Figura 39. Lateral da Estação Ferroviária da EFNOB</i>	113
<i>Figura 40. Transposição da ferrovia por pedestres</i>	114
<i>Figura 41. Área central, esvaziamento do centro e edifício tombado abandonado</i>	115
<i>Figura 42. Situação atual do patrimônio (fachada das Oficinas Gerais)</i>	116
<i>Figura 43. Situação atual do complexo ferroviário</i>	116
<i>Figura 44. Moradias no entorno do complexo, Vila Falcão</i>	118
<i>Figura 45. Evolução urbana por décadas, 1910 – 2010</i>	120
<i>Figura 46. Mapa. Principais barreiras físicas: rodovias, ferrovias e bacias hidrográficas</i>	121
<i>Figura 47. Mapa. Transposições férreas de Bauru</i>	122
<i>Figura 48. Mapa. Travessias de linha férrea em nível</i>	123
<i>Figura 49. Travessias em nível na cidade de Bauru</i>	124
<i>Figura 50. Rede de transporte coletivo urbano em Bauru</i>	126
<i>Figura 51. Escalas de abrangência espacial de cada ponto na cidade</i>	127
<i>Figura 52. Mapa. Base IBGE, com eixos das ferrovias</i>	127
<i>Figura 53. Mapa. Adensamento populacional, Censo IBGE 2010</i>	128
<i>Figura 54. Mapa. Usos do solo na cidade de Bauru em 2016 (comércio em rosa, serviço em vinho, industrial em amarelo)</i>	129
<i>Figura 55. Mapa. Corredores comerciais e de serviços na cidade de Bauru, 2016</i>	130
<i>Figura 56. Mapa. Concentração de comércio e serviços na cidade de Bauru</i>	131
<i>Figura 57. Mapa. Concentração das áreas industriais na cidade de Bauru</i>	132
<i>Figura 58. Mapa. Equipamentos educacionais na cidade de Bauru</i>	133
<i>Figura 59. Setores de Planejamento de Bauru</i>	134
<i>Figura 60. Mapa 05 do PDP. "Áreas de Interesse Ambiental"</i>	135
<i>Figura 61. Mapa. Pátio ferroviário desempenhando papel de conector de parques lineares na cidade de Bauru</i>	136
<i>Figura 62. Mapa. Centros urbanos de Zurique, Pittsburgh, Copenhague e Bauru</i>	137
<i>Figura 63. Mapa. Sobreposição de informações dos usos do solo: comércio, serviços, indústrias e equipamentos educacionais</i>	138

<i>Figura 64. Situação atual do telhado das oficinas da EFNOB</i>	139
<i>Figura 65. Trabalhadores da EFNOB, nos trilhos e nas oficinas</i>	141
<i>Figura 66. Quantidade de imóveis residenciais da Rede em Bauru</i>	143
<i>Figura 67. Posto Médico da NOB e Hospital de Base em construção</i>	144
<i>Figura 68. Consultório dentário da NOB</i>	145
<i>Figura 69. Avenida Rodrigues Alves em 19??</i>	146
<i>Figura 70. Estação ferroviária da EFNOB encoberta pelas árvores da praça Machado de Melo</i>	147
<i>Figura 71. Gráfico. Tempo de residência dos entrevistados em Bauru</i>	148
<i>Figura 72. Gráfico. Categoria das respostas à pergunta:</i>	150
<i>Figura 73. Gráfico. Justificativa da importância de se preservar o patrimônio</i>	151
<i>Figura 74. Gráfico. Expectativas para o complexo ferroviário</i>	151
<i>Figura 75. Trilhos (VLT) e permeabilidade de fluxo de pedestres em Düsseldorf, Alemanha</i>	159
<i>Figura 76. Mapa. Proposta de áreas verdes livres incorporadas aos trilhos e vazios urbanos da cidade de Bauru</i>	160
<i>Figura 77. Mapa. Proposta urbanística ao longo dos eixos ferroviários</i>	163
<i>Figura 78. Desproporcionalidade na relação EFNOB x Bauru</i>	165



**LISTA DE TABELAS**

<i>Tabela 1. Crescimento populacional de Bauru entre 1905 e 1940 .....</i>	<i>94</i>
<i>Tabela 2. Cursos oferecidos no Centro de Formação Profissional da NOB .....</i>	<i>106</i>
<i>Tabela 3. Casas da Vila Noroeste em Bauru.....</i>	<i>108</i>
<i>Tabela 4. Crescimento populacional de Bauru entre 1942 e 1991 .....</i>	<i>112</i>
<i>Tabela 5. Estado de conservação e preservação dos edifícios da EFNOB .....</i>	<i>118</i>
<i>Tabela 6. Crescimento populacional de Bauru entre 2000 e 2015 .....</i>	<i>119</i>
<i>Tabela 7. Fluxo diário de veículos nas travessias em nível.....</i>	<i>124</i>
<i>Tabela 8. Categorias criadas para sistematização das respostas .....</i>	<i>149</i>
<i>Tabela 9. Propostas da Conferência Municipal relacionadas ao complexo ferroviário, 2016 .....</i>	<i>152</i>
<i>Tabela 10. Ordenamento das propostas conforme o método.....</i>	<i>156</i>
<i>Tabela 11. Resumo das propostas urbanísticas que deverão orientar projeto de intervenção no patrimônio industrial da CEFNOB .....</i>	<i>162</i>

## **SIGLAS E ABREVIACÕES**

ALL – América Latina Logística S.A. – ALL Holding;

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres;

CEFNOB – Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil;

CODEPAC – Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru;

CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo;

CNM – Confederação Nacional dos Municípios;

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre;

EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil;

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística;

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional;

MPF – Ministério Público Federal;

NOB – Noroeste do Brasil;

NUPHIS – Núcleo de Pesquisa e História da USC, Universidade do Sagrado Coração

ONU – Organização das Nações Unidas;

PMB – Prefeitura Municipal de Bauru;

SEMMA – Secretaria Municipal do Meio Ambiente;

SEPLAN – Secretaria Municipal de Planejamento;

E é assim que chegamos ao final de nada senão ao ***princípio de um novo urbanismo, no qual profissão, investigação e educação se unem em uma mesma 'arquigenética' a serviço da sociedade. Como ocorre com os hospitais no campo da medicina, que é a união entre a educação, a prática profissional capaz de curar e a investigação paralela dos laboratórios, este novo urbanismo deve nos curar das patologias produzidas pelo mal urbanismo***, com um pé em cada um desses âmbitos e com fidelidade a saúde integral de seus habitantes (Josep Muntañola, *in* ZÁRATE, 2015, prólogo, tradução e destaque da autora).

## INTRODUÇÃO

Os pátios industriais de diversas cidades no Brasil estão intimamente relacionados à existência de linhas férreas que cortaram o país e que foram por muito tempo a melhor maneira de escoamento de produção agrícola sentido portos, para exportação desses produtos, e, também, mais eficiente modo de transporte de passageiros.

Responsável pelo status de modernidade, os trilhos sempre passavam por áreas privilegiadas cedidas pelos grandes fazendeiros. Caso assim não fosse, as ferrovias tinham assegurado por lei o direito de desapropriação, e passavam por onde lhe conviesse sem se importar com as cidades. O que não fazia muita diferença, já que na verdade, o que ocorreu foi que as construções se voltaram para os trilhos em reverência, e as estações se tornaram o principal acesso às cidades.

Durante muito tempo a presença da ferrovia em uma cidade influenciava o seu crescimento espacial e a sua consolidação urbana. Em Bauru, por exemplo, foi a chegada dos trilhos no início do século XX que fez com que as construções de tijolos comesçassem a substituir a cidade “acampamento” que existia anteriormente. Temendo prejuízos, os latifundiários não investiam em solo urbano antes da ferrovia se estabelecer definitivamente (GHIRARDELLO, 1992, p. 73). Embora houvessem decretos estaduais que assegurassem a chegada da ferrovia à cidade, sua efetiva implantação sempre dependia de fatores econômicos e políticos, como tudo no país, desde sempre.

Houveram políticas públicas que protagonizavam a ferrovia, ocasionando o auge e consolidação das cidades. No entanto, essencialmente a partir da década de 1950, foram propostas novas políticas públicas que evidenciavam o modelo rodoviarista, e que desencadearam um progressivo declínio e abandono dos trilhos.

O resultado é visível, e essas áreas urbanas industriais de outrora, desativadas ou subutilizadas, estão localizadas na maioria das vezes em regiões estratégicas das cidades, e não estão mais “invisíveis” por sua dificuldade de posse e intervenção. Muito pelo contrário, seu evidente potencial fundiário e econômico para desenvolvimento de grandes projetos urbanos desperta interesse tanto no setor privado quanto aos gestores públicos, que vislumbram nessas extensas áreas um conjunto de vantagens para exploração de novos empreendimentos.

As cidades cresceram e se desenvolveram às margens desses grandes pátios industriais, constituindo um verdadeiro contorno de infraestrutura, onde as pessoas transitam e se locomovem de diversas formas, exceto permeando essas áreas, que se configuraram como barreiras urbanas nos deslocamentos diários.

As transposições foram sendo criadas à medida que a cidade expandia, e o modelo de desenvolvimento rodoviário, pautado no automóvel individual, não nos oferece outra alternativa senão o de contorno à essas estruturas até que encontremos essas poucas transposições – muitas delas em nível – para os deslocamentos entre bairros vizinhos.

Além da barreira física, há a questão da apropriação indevida dessas áreas. A falta de cidadania, da noção de compartilhamento de ruas, somada a falta do entendimento da importância da manutenção do patrimônio, e, inclusive a falta de reconhecimento de identidade própria *no* patrimônio são agravantes no processo que abre espaço para a gestão social das cidades. Insensíveis a esse patrimônio e induzidas à crença de que a incorporação dessas áreas em formato de novos parcelamentos (com muita infraestrutura viária) resolveriam todos os problemas, a sociedade civil deposita suas esperanças nas mãos dos grandes empreendedores, que meramente se preocupam com o que possam lucrar com essas áreas.

Portanto, apesar dos avanços sociais na gestão pública, da abertura para participação popular, essa é a população que cresceu recebendo toda sorte de informação sobre matemática, história, física, geografia do mundo..., mas nenhuma sobre o espaço em que vivem. A educação patrimonial não se justifica somente por razões morais e culturais, mas pelo fato de que, se não são educados, depois quando crescem, não sabem participar.

Estamos lidando com uma população que nasceu após a extinção da ferrovia, e que desconhece sua identidade cultural, sendo que somente o lugar permite ao sujeito se situar na história. Já existe uma concentração de esforços dos órgãos gestores e Conselhos, no sentido de conscientizar a população sobre a compreensão do patrimônio, infelizmente, sem que resultem necessariamente na boa gestão e conservação desse bem.

Sem a colaboração da sociedade civil, resta aos técnicos a produção de uma arquitetura nova, mais respeitosa, que faça a interpretação de patrimônio vivo e incorpore os elementos do passado de maneira exclusiva, inerente ao próprio bem a ser restaurado/valorizado.

A esses bens de interesse cultural, os projetos deveriam considerar os valores memoriais e simbólicos de interesse para a coletividade como um todo, de maneira a assegurar a transmissão “para as gerações futuras, através de intervenções pautadas nos aspectos documentais, formais e materiais, respeitando-os da maneira mais ampla possível” (KÜHL, 2011, p. 269).

A título de sustentabilidade, a transmissão desses valores documentais deve, ainda, incorporar a noção de herança de patrimônio igual ou superior ao existente para as próximas gerações – referenciando a preservação de recursos naturais. A escala humana deve ser preservada, e mais, estimulada, para que as pessoas sejam mais importantes no momento do projeto, e para que seja promovida a integração com meio ambiente e equipamentos.

O bem de interesse cultural objeto desta pesquisa é a área do complexo industrial ferroviário em Bauru (figura 1), que está atualmente sob concessão da operadora ferroviária América Latina Logística (ALL), e, apesar de estar em processo de Tombamento – ou por causa dele – encontra-se em completo estado de abandono. Os edifícios estão deteriorando rapidamente e não recebem nenhum tratamento preventivo.

Figura 1. Foto aérea do complexo CEFNOB em meio ao contexto urbano



Fonte: Instituto Soma (2011)

A Noroeste do Brasil “se entrelaçou de tal forma à comunidade, que falar em Bauru e Noroeste quase significava o mesmo” (GHIRARDELLO, 1992, p. 163). A

identidade da cidade está claramente atrelada à ferrovia... ‘o amargo é palpável, e, a intervenção urge...’

A situação dos bens está de maneira que, embora *possa parecer* inapropriado, o termo “**genocídio**” serve tal qual luva: extermínio deliberado, parcial ou total, de uma comunidade, grupo étnico, racial ou religioso... e, nos atrevemos a questionar... por que não “a cultura e a identidade de um povo” [?]. “**Velado**”, em virtude à morte lenta e agonizante ao qual o patrimônio foi sentenciado, de maneira dissimulada e disfarçada, desde as políticas públicas que privilegiaram o sistema de transporte rodoviário.

Para tentar impedir que esses textos sejam apagados é que iniciamos a busca de uma gestão de preservação. Atualmente, um projeto de requalificação **poderia** ser realizado sem o devido conhecimento da área, mas por meio deste trabalho, defendemos que não **deveria**.

“Questões como **o que e por que** conservar, **até que ponto é lícito intervir**, o controle de áreas envoltórias, usos adequados, exploração econômica e a dialética entre preservação e desenvolvimento” (KÜHL, 2011, p. 127) só serão amplamente compreendidas através do conhecimento da relação do contexto (urbano, político, econômico, social, cultural) com o texto (complexo ferroviário), a que essa dissertação se propõe a realizar.

A maior dificuldade está em integrar teoria e prática no tratamento desses artefatos industriais, além de evitar – mesmo no campo das ideias – a influência dos interesses econômicos, políticos e setoriais.

Sobre a ferrovia, vários estudos multidisciplinares foram realizados como: a análise do desenvolvimento histórico da cidade de Bauru, contando a história da ferrovia e sua chegada na cidade realizado por Nilson Ghirardello (1992, 2002); e as formações urbanas da Noroeste Paulista (NEVES, 1958; GHIRARDELLO, 2002; AZEVEDO, 1950). Com relação a expansão cafeeira e a ferrovia estão os trabalhos de Silva (1985) e os publicados pela Revista NOB (1960).

A respeito das ‘Vilas Ferroviárias no Brasil’, os modos de habitação e principalmente a forma como os preceitos industriais interferem na lógica de urbanização das cidades, estão as pesquisas desenvolvidas por Elisa Finger (2009, 2013). Ainda o projeto ‘Ferrovia para Todos’ desenvolvido desde 1991 pelos funcionários do setor público da Prefeitura Municipal de Bauru, a sociedade civil e empresas privadas, visava preservar a questão do patrimônio histórico-cultural e a

história ferroviária no município, através de museus, restaurações, e já produziu publicações e organização de documentos que serão utilizados na pesquisa.

É muito valiosa a contribuição do projeto “Nos trilhos da memória”, que teve como produto dois volumes com relatos orais dos funcionários das ferrovias que operaram na cidade, sob coordenação de Célio José Losnak (2003 e 2004) e publicação em parceria com a Prefeitura Municipal de Bauru/Secretaria de Cultura.

Há também um grande inventário sobre a estrada de ferro Noroeste do Brasil desenvolvido por docentes do Grupo de Arquitetura: Teoria e Projetos (GA), do Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo, da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da UNESP/Bauru, professoras Cláudio Silveira Amaral, Paulo Masseran, Rosío Fernández Baca Salcedo, Samir H. Tenório Gomes, coordenado pelo professor Dr. Nilson Ghirardello, em 2012, e, desenvolvido com o propósito de identificar, selecionar e analisar o patrimônio cultural pertencente ao complexo industrial ferroviário.

Além destes, importantes trabalhos realizados por Kühl (2011) e Rufinoni (2013) sobre a preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização, e, pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT) sobre o estudo de tombamento do Complexo Ferroviário Noroeste do Brasil em Bauru, entre outros. Contamos também com a contribuição de Jan Gehl (2015), Marcelo Zárate (2015) e Carlos Leite (2012) para compreensão e aplicação dos novos conceitos urbanísticos ao patrimônio industrial, com objetivo único de produzir uma cidade para pessoas.

Apesar do alto nível qualitativo dessas pesquisas, dos muitos dados e informações coletadas, não há nenhuma proposta de requalificação para o bem e sua reintegração à cidade. Perguntas como: razões que determinaram a configuração da CEFNOB [?], organização espacial do complexo ferroviário em Bauru [?], o porquê das tipologias diversas na configuração da Vila Noroeste [?], qual é a relação da EFNOB no processo de configuração histórica do território de Bauru [?], quais os elementos de caráter arquitetônico aportados pela CEFNOB [?], a importância da CEFNOB no desenvolvimento social, econômico e cultural de Bauru [?], principais potencialidades sociais, econômicas e culturais das estruturas físicas da EFNOB nas expectativas, aspirações, desejos da população [?], quais são os valores simbólicos atribuídos a EFNOB e as expectativas, desejos, para sua salvaguarda [?], qual a relação sociofísica dos espaços arquitetônicos [?], que fatores levaram a degradação



do complexo ferroviário [?], quais são as forças motoras que determinam a identidade, a simbologia e a memória coletiva [?]. 'O que fazer' e 'como fazer para realizar a salvaguarda do patrimônio da EFNOB, com sua reintegração ao cenário urbano' [?] ainda não foram respondidas, e a compatibilização das questões teóricas e práticas, resultando em diretrizes de ações e projetos, tampouco estabelecida.

Nesse sentido, a presente pesquisa tem por objetivo **testar se o reconhecimento do código genético do patrimônio, a partir de suas articulações socioeconômicas, simbólicas, de identidade e memória, é necessário para intervenção no complexo ferroviário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB); e, propor diretrizes urbanas sustentáveis para sua reintegração ao cenário urbano.**

O intuito das diretrizes é a preservação do complexo como ato de cultura, através da identificação de seu valor histórico, artístico, memorial e simbólico, e, a salvaguarda do patrimônio arquitetônico como expressão materializada das manifestações econômicas, sociais, culturais da sociedade, num determinado período histórico. Além da contribuição no estudo do patrimônio, a investigação justifica-se pelo fato de pesquisar o maior entroncamento férreo da América do Sul, considerado o melhor e mais completo exemplar existente no Brasil.

Para isso, traçamos alguns objetivos específicos:

- ✓ Compreender as motivações políticas, econômicas, sociais e ideológicas que possibilitaram a criação da CEFNOB;
- ✓ Compreender a intenção/diretriz de ocupação e real organização espacial das edificações configuradas pela CEFNOB, suas potencialidades físicas, identidades e eixos estruturantes em relação à cidade;
- ✓ Avaliar a importância da companhia no processo de formação e expansão da cidade; bem como no desenvolvimento socioeconômico e cultural de Bauru;
- ✓ Analisar a qualidade do ambiente construído (trabalho, residência, lazer, saúde, educação) da companhia através da percepção dos antigos trabalhadores;
- ✓ Identificar as dimensões física, social e simbólica (memória do lugar) e a Identidade Coletiva do patrimônio;

- ✓ Analisar as principais valorizações associadas a ferrovia a partir dos grupos e atores sociais que manifestaram suas impressões, desejos e aspirações de desenvolvimento social e melhora da qualidade de vida em Bauru e em seu território;
- ✓ Analisar as principais representações sociais associadas a realidade da ferrovia como fato físico, social e econômico de Bauru;
- ✓ Identificar os principais simbolismos associados a companhia como fato sociofísico;
- ✓ Avaliar as causas da degradação do complexo em Bauru;
- ✓ Analisar os instrumentos e os processos de valoração e tutela do patrimônio;
- ✓ Analisar as principais potencialidades socioeconômicas e culturais da ferrovia junto à percepção de diversos atores e grupos sociais da comunidade, quanto aos seus desejos e aspirações, na busca de um cenário de desenvolvimento social;

A pesquisa está organizada em seis capítulos. O primeiro capítulo compreende a abordagem teórica sobre o patrimônio industrial ferroviário; lugar, cultura e memória; métodos de intervenção; e, urbanismo ambiental. O segundo capítulo apresenta o método, um novo urbanismo que compreende o espaço urbano através da relação cronotopica – ou sociofísica – do contexto com o texto, uma vez que o cronotopo possibilita análise da estrutura da configuração de um lugar, para ver como a mesma se modificou (e modifica) através do tempo. O terceiro capítulo, o **Contexto** da estrada de ferro no Brasil, incluindo a importância da ferrovia na evolução urbana e no processo histórico, social e cultural das cidades do interior do país; bem como análise da ideologia aportada, as políticas públicas que possibilitaram sua criação, as que foram responsáveis por sua gradativa substituição, e, finalmente, sobre gestão e gestores do patrimônio nas diversas escalas de governo. O quarto capítulo: o **Texto**, ou, o Complexo Ferroviário da Noroeste do Brasil na sua relação com a cidade de Bauru, sob a análise sociofísica e tempo-espacial. No quinto capítulo buscaremos as correspondências sociosimbólicas articuladas a congruências sociofísicas entre grupos humanos, atividades, cenário e significação, por considerar que através destes se pode compreender os componentes genéticos da lógica do

lugar. Finalmente, no sexto capítulo serão definidas as diretrizes para a salvaguarda e valorização do patrimônio da CEFNOB, e sua reintegração ao contexto urbano.

## 1. ABORDAGEM TEÓRICA

A intenção da abordagem teórica é uma contextualização sobre a aplicação dos conceitos básicos que fundamentarão o trabalho. Os conceitos adotados embasarão esse percurso, e, principalmente, justificarão teórica e filosoficamente a essência do texto final desta pesquisa. Os temas abordados são: patrimônio industrial ferroviário; lugar, cultura e memória; métodos de intervenção; e, urbanismo sustentável.

### 1.1. Patrimônio industrial ferroviário

Existe uma grande variedade de definições e conceitos, os quais serão abordados enquanto intrínsecos ao recorte do presente trabalho, o pátio industrial ferroviário da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – CEFNOB. Mesmo que delimitado, o objeto não difere de tantos outros monumentos industriais que existem no país e no mundo.

Dentre os conceitos definidos nas Cartas Patrimoniais e documentos do IPHAN, **conjunto histórico** ou **tradicional** é

todo agrupamento de construções e de espaços, inclusive os sítios arqueológicos e paleontológicos, que constituam um assentamento humano, tanto no meio urbano quanto no rural e cuja coesão e valor são reconhecidos do ponto de vista arqueológico, arquitetônico, pré-histórico, histórico, estético ou sócio cultural (UNESCO, 1976 *apud* IPHAN, 2004, p. 219).

Representado por uma variedade de escalas, os conjuntos históricos podem ser desde sítios pré-históricos, as cidades históricas, os bairros antigos, as aldeias, lugarejos e conjuntos monumentais homogêneos, mas trataremos especificamente do patrimônio arquitetônico e sua ambiência.

**Patrimônio arquitetônico** “é um capital espiritual, cultural, econômico e social cujos valores são insubstituíveis” (CARTA EUROPÉIA, 1975 *apud* IPHAN, 2004, p. 213).

Junto ao patrimônio arquitetônico está sua *ambiência*, que deve ser entendida como “o quadro natural ou construído que influi na percepção estática ou dinâmica desses conjuntos, ou a eles se vincula de maneira imediata no espaço, ou por laços sociais, econômicos ou culturais” (UNESCO, 1976 *apud* IPHAN, 2004, p. 220).

No período pós-guerra, em virtude da destruição em massa, e também pelo crescimento econômico que visava lucro, os elementos significativos de nossa cultura foram sendo apagados, ameaçados sem que tivéssemos tempo de compreendê-los. “E é justamente no âmbito dessa problemática que se evidencia a valorização de um importante grupo de artefatos até então deixados à sombra de qualquer representatividade cultural: os edifícios e sítios industriais” (RUFINONI, 2013, p. 146).

O ***patrimônio industrial*** compreende

os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (TICCIH, 2003, p. 3).

Esses vestígios e estruturas ganharam notoriedade depois de 1960, quando diversos exemplares da arquitetura da industrialização foram destruídos, e, eles continuam sob “constante ameaça pela sua obsolescência funcional, pelo crescimento das cidades e pela pressão especulativa imobiliária” (KÜHL, 2011, p. 38). Trata-se de uma arquitetura peculiar, tanto quanto as próprias relações sociais, originadas e consolidadas em torno da atividade produtiva.

Grandiosos edifícios estabelecem diálogo com entorno, com as residências operárias, com as ruas, onde os aglomerados preexistentes se reordenavam funcionalmente em torno da atividade produtiva. Um

olhar mais atento para as relações que as compõem permitia desvendar atributos estéticos e formais inesperados, promover novas perspectivas de abordagem sobre a história social e urbana, assim como compreender a atribuição de valor referencial pela população que as vivencia (RUFINONI, 2013, p. 148-149).

Tanto pela importância documental quanto pela especificidade estética e figurativa, o grupo de artefatos que compõem um conjunto industrial engloba uma variada gama de tipologias e escalas, que vão desde as residências, fábricas, enfermarias, escolas, estações até ferrovias. Esses agrupamentos consolidam a noção de patrimônio industrial como “monumento coletivo”.

Já não é tarefa fácil defender a preservação de sítios industriais de interesse cultural, uma vez que as características arquitetônicas do conjunto são pouco apreciadas. Além disso, em geral, esses sítios ocupam uma vasta área, que

além de dificultar apreensão do todo, ainda aguça interesse do mercado imobiliário por novas construções, o que dificulta qualquer ação de preservação.

Apesar disso, foram muitas as discussões realizadas em busca da compreensão das especificidades materiais e imateriais do patrimônio urbano industrial. Os meios legais para sua proteção e tutela, todavia, ainda estão vinculados essencialmente ao tombamento, que por si só é incapaz de garantir a preservação de alguma área urbana.

Dessa maneira, consideraremos a falta de uma normativa específica e princípios de atuação para esse tipo de restauro, e, as complexas questões que a preservação envolve. A reflexão se pretende avaliadora de conceitos, dos princípios de preservação; inédita na proposta de metodologia de abordagem do patrimônio industrial, e, sua maior contribuição está atrelada ao objeto de estudo, a CEFNOB em Bauru, que é considerado pelo CONDEPHAAT, o melhor e mais completo exemplar de entroncamento férreo existente no país.

## 1.2. Lugar, cultura e memória

Muitas disciplinas estudam e definem o '**lugar**'. Praticamente todas as ciências podem, de uma maneira ou de outra, se relacionar com esse tema. Portanto, existe uma grande variabilidade de aspectos inerentes às atividades condicionadas pela variedade de lugares onde se desempenham essas atividades – relacionados à cultura. Que por sua vez, conduzem à uma variabilidade de entornos.

Diante da impossibilidade de unificar e sintetizar saberes tão variados, o **lugar** serve, segundo Zárata (2001, p. 312), para articular disciplinas como o Urbanismo, Antropologia, Sociologia, Economia, Ecologia, Biologia, dentre outras. Nesse sentido, a Teoria Sociofísica de Muntañola (1996, 2000), de construção, reprodução, apropriação e significação do espaço pode oferecer suporte teórico mais específico no âmbito do Urbanismo.

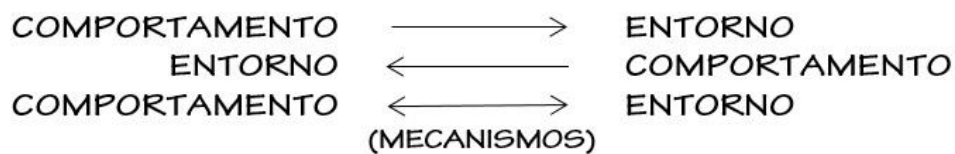
Suporte teórico que define o lugar como resultado de uma articulação complexa e indivisível entre os pares: habitar/falar, meio físico/meio social, figurar/conceituar. Segundo Muntañola (1996, p. 55) a relação habitar/falar produz os itinerários sociofísicos transmitidos oralmente por gerações, enquanto que a relação entre meio físico/meio social determina os eixos que atuam como linhas de força do

espaço físico e ordenam a hierarquia sociofísica, e, por último, a relação entre figurar/conceituar é a busca constante e inalcançável do equilíbrio entre inteligibilidade conceitual e figurativa do lugar.

O conceito de lugar nos remete à inumeráveis ambientes produzidos por atividades desenvolvidas a partir de uma maneira própria de habitar de uma pessoa ou um grupo de pessoas, espaços como cenários e recurso de ação, comunicação e suporte de signos (ZÁRATE, 2010, p. 32). Segundo Muntañola (2002c, p. 29), a construção social e cultural somente pode ser favorecida quando se integra as capacidades: individual de projetar, e coletiva de representar um *diálogo*. **Porque o lugar é sempre lugar de algo ou alguém; é relação dialógica, e, portanto, sociofísica.**

Dessa articulação, resulta que o entorno construído atua diretamente no comportamento humano, modificando-o e vice-versa. O entorno determina o comportamento humano, da mesma maneira que é modificado pelo comportamento (figura 2). Para o bom desenho, uma boa intervenção no ambiente construído, deve-se ter conhecimento das formas de interação entre as pessoas e o entorno. O arquiteto, como construtor de lugares, deve ter a capacidade de se colocar no lugar do outro, uma vez que toda obra deve ser conscientemente planejada considerando as forças coletivas e individuais.

Figura 2. Contexto modificando o texto, e vice-versa



Fonte: Rapoport (2009, p. 23)

E, segundo Rapoport (2009, p. 18), não se pode admitir que qualquer intervenção seja necessariamente para melhor. Se os aspectos sociais, culturais e físicos não forem considerados em conjunto, certamente não o será. Essa grande variedade de lugares e comportamentos variam de acordo com a cultura, específica e inerente a seu próprio lugar.

A cultura é uma ideia, um conceito, uma etiqueta que indica o que muitas pessoas pensam, acreditam, fazem e como o fazem. Compreende o conhecimento, a fé, a arte, as leis, a moral, os costumes e qualquer hábito ou habilidade adquirido pelo

homem membro da sociedade. E ainda, o modo de vida das pessoas, que inclui seus ideais, normas, regras, comportamentos habituais, etc. (RAPOPORT, 2009, p. 131-132).

E ela, a cultura, é importante porque permite distinguir os grupos de usuários, lugares e situações particulares e específicas. Define nossa espécie, ao mesmo tempo que nos separa,

a posse de uma cultura nos torna humanos e define nossa espécie; no entanto, ao mesmo tempo, a cultura nos separa – por critérios de idioma, religião, hábitos alimentares, normas sociais e muitos outros aspectos específicos (MUNTAÑOLA, 2004, p. 65, tradução da autora).

Os estilos de vida são a expressão mais concreta da cultura, com a qual arquitetos e urbanistas estão relativamente bem familiarizados. São amplamente utilizados pelo marketing, estudos de consumo, publicidade e vendas de habitação, e como resultado, um grande volume de informações sobre os grupos está disponível. A questão é que os estilos de vida conduzem a uma impressão de pessoas ideais, vivendo vidas ideais, com entornos também ideais (MUNTAÑOLA, 2004, p. 165-167).

De ideal, no entanto, a vida e os lugares têm pouco. Entornos podem ser potencializadores ou inibidores de certos tipos de comportamento, processos cognitivos, estados de ânimo, etc. (RAPOPORT, 2009, p. 25). Ainda segundo o autor, ambientes inibidores têm muito mais efeito sobre as pessoas. O que nos chama a atenção para o efeito negativo que um ambiente degradado – como o complexo ferroviário industrial objeto de estudo – pode ter sobre a população.

Não é que a cidade deva estar avessa à modernidade e avanços tecnológicos, tampouco que uma intervenção moderna não caiba no local, mas sim que o local deve receber uma intervenção como nenhuma outra, específica e adequada à sua cultura e história. A intervenção a ser realizada não caberá em nenhum outro lugar senão ao qual está projetada.

É necessário conhecer a estrutura identitária local, compreender as regras produtoras e reprodutoras da cidade, ou seja, seu código genético territorial. E é preciso, ainda, muito critério para realização de alguma intervenção em paisagem histórica pertencente a esse patrimônio territorial, tanto em aspectos tangíveis (físico, construído e natural) como intangíveis (representações sociais, imaginário, simbolismos, valorações).

Segundo Ruskin (2013, p. 83) a preservação dos edifícios dos tempos passados não é uma questão de simpatia. A verdade é que não temos o direito de



tocá-los, porque não nos pertence, mas sim em parte, àqueles que os construíram, e em parte, às próximas gerações. “Milhões, no futuro, podem lamentar ou serem prejudicados pela destruição de edifícios que nós dispensamos levianamente, em nome de nossa presente conveniência” (RUSKIN, 2013, p. 83).

Ainda pior, o que muito se faz atualmente,

são ações autodenominadas revitalização, recuperação, reabilitação, reciclagem e muitos outros ‘re’, mas que se colocam, antes de tudo, como atos de deturpação de documentos históricos. Isso tem sim um nome, e é vandalismo. Transformar ou destruir de forma indiscriminada e ilegítima testemunhos expressivos da operosidade humana é um ato de barbárie (KÜHL, 2011, p. 270).

Quando a autora fala vandalismo, barbárie [...], não está se referindo somente no ato em si de intervenção no documento histórico, mas no fato de a intervenção destruir os registros de memória individual e coletiva do bem. Porque, afinal de contas, “a Arquitetura deve ser considerada por nós com a maior seriedade. Nós podemos viver sem ela, e orar sem ela, mas não podemos rememorar sem ela” (RUSKIN, 2013, p. 54).

Como o valor cultural reconhecido pela população pode entrar em diálogo com a contemporaneidade? De maneira simples, o Patrimônio, antes de tudo, deve ser considerado **VIVO**. A transformação deve dar manutenção na sua identidade cultural. A reabilitação, ou qualquer que seja o nome, deve considerar os aspectos do passado, e incorporar elementos de maneira exclusiva – respeitando a memória que dá significado ao patrimônio.

A memória, como construção social, é formação de imagem necessária para os processos de constituição e reforço da identidade individual, coletiva e nacional. [...] é operação ideológica, processo psicossocial de representação de si próprio, que reorganiza simbolicamente o universo das pessoas, das coisas, imagens e relações, pelas legitimações que produz (MENESES, 1992, p. 22).

E já não é mais possível que as pessoas vivam sem espaço público, sem interação. A riqueza cultural de uma população segue com a riqueza econômica. O aspecto ambiental e social do patrimônio é tão integrado, tão político, que sua manutenção – e em consequência, a manutenção da memória coletiva – é uma responsabilidade de todos.

### 1.3. Métodos de intervenção

Diante da complexidade do objeto de estudo e do fortalecimento recente das questões da teoria de restauro – concepções sendo desenvolvidas desde o início do século XX, serão realizadas algumas considerações e apontamentos desse processo de maturação no campo do restauro.

O conhecimento da área e de seus elementos constitutivos, das motivações de sua criação, passando pelas dinâmicas socioculturais vivenciadas, dos referenciais significativos – memória e identidade do espaço – não são suficientes para alcançar o objetivo deste trabalho, caso não sejam considerados os instrumentos basilares do restauro, somado à gestão das políticas das transformações urbanas.

Portanto, para que seja possível uma reflexão crítica, a própria restauração deve ser entendida como **um ato crítico que respeita as obras e suas transformações, em todos seus aspectos memoriais e simbólicos**, afastando-se do superado imobilismo que congela o monumento e ignora a dinâmica urbana (KÜHL, 2011, p. 278).

Analisaremos as “interpolações” do próprio conceito, partindo do **restauro estilístico**, além de outras importantes e atuais proposições de Viollet-le-Duc, e de seu antitético John Ruskin. Uma breve citação de Camillo Boito, e mais de quem consolidou suas ideias – do **restauro científico** ou, mais apropriadamente, **restauro filológico**, Gustavo Giovannoni, e, finalmente, a contribuição mais recente de Cesare Brandi. Todas essas teorias são as que ainda influenciam as atuais vertentes de intervenção sobre os bens culturais.

\* \* \*

As intervenções sobre os bens adquiriram status de ações culturais a partir do final do século XVIII. O que era realizado antes, apesar da intenção de valoração e estudo, acabava por destruir o bem: eram apenas substituições. No entanto, somente ao longo do século XIX é que surgem duas denominadas e opostas vertentes de atuação: Viollet-Le-Duc e seus refazimentos em estilo, e John Ruskin com sua visão mais conservadora.

O francês Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc (1814-1879) foi indicado em 1840 para sua primeira atuação no restauro da Igreja de Vézelay e seis anos depois já era reconhecido como grande especialista da restauração. A sua obra teórica toma

forma depois da atuação, dando coerência ao seu discurso da necessidade de prática em canteiros de obras para que se iniciasse um restauro. Seus textos influenciaram a formação de diversos profissionais que trabalhavam na restauração.

Desenvolveu, paralelamente à suas obras de restauro, trabalhos para a Comissão de Monumentos Históricos, e a publicação de

análises sobre as formas de construir, apresentando reflexões sobre a racionalidade, a adequação de materiais/formas/funções e estruturas, e foram propostos novos caminhos para a arquitetura do período (VIOLLET-LE-DUC, 2006, p. 17).

Defendia que “restaurar um edifício não é mantê-lo, repará-lo ou refazê-lo, é restabelecê-lo em um estado completo que pode não ter existido nunca em um dado momento” (VIOLLET-LE-DUC, 2006, p. 29). O **restauro estilístico** desejava “alcançar uma suposta unidade ideal inerente a toda obra arquitetônica” (RUFINONI, 2013, p. 41) justificando para seu fim, refazimentos, completamentos ou ainda “melhoramentos” com supressão de partes consideradas dissonantes no conjunto da obra.

Para que possamos melhor compreender, é importante ressaltar que Viollet-Le-Duc viveu em uma época onde se construía monumentos com fragmentos provenientes de diversos monumentos anteriores, o que afirmava ser “um ato de vandalismo, uma pilhagem de bárbaros” (VIOLLET-LE-DUC, 2006, p. 31). O resultado, indivíduos com partes de épocas e técnicas construtivas variadas, construídos por um tempo demasiado longo, dificultava a criação de um padrão técnico de intervenção no restauro.

A tomada de decisão ficava por conta do artista, que poderia restaurar as partes primitivas, ou as modificadas, optando por estabelecer unidade com uma das modificações, ou ainda agir em razão de circunstâncias particulares. Quando se admitia a existência desses acréscimos realizados sem crítica, havia “que se considerar restituir ao edifício a sua unidade” (VIOLLET-LE-DUC, 2006, p. 50).

Como resultado das intervenções estilísticas temos a notoriedade do caráter arbitrário na

fachada gótica inventada da catedral de Clermont-Ferrand, flechas acrescentadas à Notre-Dame de Paris e à Sainte-Chapelle, esculturas destruídas ou mutiladas substituídas por cópias, reconstituições fantasiosas do castelo de Pierrefonds, reconstituições compósitas das partes superiores da Igreja Saint-Sernin, em Tolouse (CHOAY, 2006, p. 157).

Além disso, há de se considerar que para os arquitetos e pensadores franceses daquele momento, “uma cópia feita fielmente adquiria o mesmo valor conceitual de um original, embora não garantisse o valor de antiguidade” (SALCEDO, 2013, p. 29). Oras, mas o valor da antiguidade não era primordial até então, quando o interesse estava voltado na preservação (ou reconstrução) da unidade estilística do edifício.

Contudo, apesar da polêmica de todas as suas contribuições, é muito coerente e contemporâneo quando Le-Duc defende que “o melhor meio para conservar um edifício é encontrar para ele uma destinação, é satisfazer tão bem todas as necessidades que exige essa destinação, que não haja modo de fazer modificações” (VIOLLET-LE-DUC, 2006, p. 65). Esse é um conceito moderno, presente nas discussões e intervenções na atualidade.

Sem sombra de dúvida havia muita crítica a seu trabalho, e inclusive ocorriam manifestações de cunho conservativo – identificado como **restauro arqueológico**, e ocorria principalmente entre os arqueólogos – que partiam do princípio que os monumentos eram concebidos como unidades completas, perfeitas e imutáveis. Na intervenção, portanto, pressupunha-se

o respeito pela conservação dos edifícios e mesmo das ruínas originais, não devendo ser criados, nem acrescentados a elas, novos elementos. A retirada de elementos justificava-se apenas quando o acréscimo havia sido realizado posteriormente à construção original (SALCEDO, 2013, p. 27).

Na Inglaterra, e na mesma época, considerado antitético de Viollet-Le-Duc por sua visão conservadora, John Ruskin (1818-1900) preconizava associação entre o meio ambiente natural e o meio ambiente construído, *precocemente*. Defendia que era preferível um monumento demolido ou em ruínas, do que as restaurações depredadoras, que os revestiam artificialmente. A ruína “destrói a matéria mas respeita a alma”, como dizia Manuel Bandeira, intelectual genuinamente ruskiniano (RUSKIN, 2013, p. 45).

A contribuição de Ruskin toca a essência poética do patrimônio, onde os ambientes construídos eram compreendidos como lugares de história e memória, na direção oposta da teoria estilística. “É na longa duração, com a passagem do tempo, que a arquitetura vai se impregnando da vida e dos valores humanos; daí a importância de construir edifícios duráveis, e de preservar aqueles que chegaram até nós” (RUSKIN, 2013, p. 27).

Porque compreendia a dimensão histórica memorial do edifício, *que é vivo*, afirmava que uma *necessária* restauração seria sempre a maior e mais completa destruição que um edifício poderia sofrer – é impossível devolver a vida à um edifício, o projeto restaurador é absurdo, da mesma forma que *é impossível ressuscitar os mortos*. Concluindo, para Ruskin, “o destino de todo monumento histórico é a ruína e a desagregação progressiva” (CHOAY, 2006, p. 155)

Respeitada a individualidade de cada teoria, Viollet-le-Duc e John Ruskin contribuíram para os debates que se desenvolveram ao longo do século XIX, e também para o delineamento de diversos conceitos relacionados à monumento, valor, ambiente. Foram vertentes antagônicas e excludentes, ou como chamada, antitéticas, inclusive pelos diferentes contextos urbanos que vivenciavam. Segundo Françoise Choay (2006, p. 160), muito diferente da visão inglesa, na França o monumento histórico não é visto como ruína nem relíquia que se destina à memória afetiva. A restauração, portanto, é vista como obrigatória para a conservação.

No início do século XX, o italiano Camillo Boito (1836-1914) foi o teórico responsável por confrontar ambas doutrinas e extrair o melhor de cada uma delas. Com Viollet-le-Duc, “postula a prioridade do presente em relação ao passado e afirma a legitimidade da restauração” (CHOAY, 2006, p. 165), mas somente quando todas as outras medidas de conservação tiverem fracassado e não puderem garantir a integridade da obra – realizando intervenção minimamente necessária.

Boito herdou de Ruskin a manutenção da estratificação e acréscimos da edificação como sinais da historicidade e vida do monumento. Estabelece ainda o critério de autenticidade da intervenção, onde nenhum trabalho refeito possa se passar por matéria original, e que seja possível, em um olhar, “distinguir a inautenticidade da parte restaurada das partes originais do edifício” (CHOAY, 2006, p. 166).

Para isso, deve-se recorrer a oito princípios ou recursos, anunciados por Boito (2008):

(...) diferença de estilo entre o novo e o velho; diferença dos materiais de construção; supressão de linhas ou ornatos; exposição das velhas partes removidas, nas vizinhanças do monumento; incisão, em cada uma das partes renovadas, da data de restauração ou de um sinal convencional; epígrafe descritiva gravada sobre o monumento; descrição e fotografia dos diversos períodos das obras, expostas no edifício ou em local próximo a ele, ou ainda descrições em publicações; notoriedade (BOITO, 2008, p. 26).

Outra questão importante de Boito “é a capacidade do monumento de satisfazer as exigências práticas da contemporaneidade, ou seja, a relação entre a conservação de um edifício antigo (ou a restauração, quando necessária) e a sua funcionalidade no presente” (RUFINONI, 2013, p. 59) – o uso como instrumento eficaz de conservação, já preconizado por Viollet-le-Duc.

Mesmo que o termo *teoria intermediária* (entre as visões antitéticas de restauro de John Ruskin e Viollet-le-Duc) seja associado a Camillo Boito, foi seu conterrâneo Gustavo Giovannoni (1873-1947) quem amplificou suas teorias e deu vazão a uma diversidade de discussões, desde o papel dos arquitetos até questões de urbanismo e de restauro urbano. Ele consolidou a linha de pensamento que ficou conhecida como restauro científico ou, mais apropriadamente, **restauro filológico**.

Tal teoria consiste em defender a conservação do monumento como documento histórico e obra de arte. Giovannoni (2013) amplia o conceito de monumento justamente a partir de valores artísticos e históricos das metodologias precedentes. De acordo com o teórico, a arquitetura não se interessa apenas pelo objeto, mas também pelo contexto a que está inserido, desde o conjunto urbano de uma rua, de uma praça, até um bairro inteiro – considerados monumento único.

A indissociabilidade entre o monumento e o entorno é necessária não somente para garantir estas relações, mas também devido a importância do próprio conjunto. Além disso, Giovannoni (2013) estabelece cinco modelos de ação operativa: 1-consolidação, intervenção de caráter técnico somente para garantir permanência do edifício; 2-recomposição através da recuperação de restos do edifício, para retornar ao local de origem; 3-liberação somente quando a exclusão não afete o edifício; 4-complementação desde que as peças não forem, em número, dominantes às autênticas, e demonstrando sua modernidade; 5-inovação, quando inevitável, identificadas como novas intervenções.

Esses modelos de ação propostos por Giovannoni ainda no início do século chegam a reverberar o texto da Carta do Restauro Italiana, um importante documento resultado dos temas debatidos e princípios acordados, que estabelece critérios para restaurações arquitetônicas ainda utilizados hoje (desde 1972). Aborda temas como a importância da manutenção constante para assegurar longa vida aos monumentos, e, reforça o já proposto por Viollet-le-Duc sobre as novas possibilidades de utilizações para os edifícios monumentais antigos, desde que compatíveis.

Mas apesar de ter muitos princípios ainda válidos, o **restauração filológica** mostrou certos limites operativos, “que ficaram evidentes com as devastações geradas pela Segunda Guerra Mundial” (KÜHL, 2013, p. 28). Não havia como considerar as questões documentais destas vastas áreas destruídas, quando os edifícios eram destituídos de sua ambiência, e vice-versa.

No período pós-guerra houve a consolidação do entendimento do “restauração como ato histórico-crítico, ou seja, como intervenção que comporta, inevitavelmente, certo grau de interferência na configuração figurativa da obra e que, portanto, deve assumir como premissas, a investigação, a apreensão e o conhecimento dessa realidade compositiva” (RUFINONI, 2013, p. 113).

É o **restauração crítica**, portanto, que

assume a tarefa de compreender as especificidades de cada monumento (ou ambiente-monumento), de indagá-lo atentamente, com sensibilidade e competência técnica, de modo a buscar os meios mais corretos de atuação a partir das respostas fornecidas pelo próprio artefato (RUFINONI, 2013, p. 113).

Ao mesmo tempo que incorpora princípios fundamentais do restauração filológica como o “respeito pelas várias estratificações do bem e de diferenciar a ação contemporânea”, também introduz “no processo metodológico, teorias estéticas e questões relacionadas à percepção” (KÜHL, 2013, p. 29), o que, além de reafirmar os princípios teóricos propostos por Boito, evidencia a continuidade das discussões e consolidação de valores, como o da percepção, por exemplo.

A “ênfase na manutenção constante e o respeito pelas várias fases de uma mesma obra permanecem como pilares fundamentais para intervenções em edifícios de interesse cultural até os dias de hoje” (KÜHL, 2013, p. 29).

Recomendações estas, presentes da Carta de Veneza, que desde maio de 1964 transmite a essência dos princípios fundamentais que devem ser aplicados à conservação e restauração de todos os monumentos – em âmbito internacional, “ainda que caiba a cada nação aplica-los no contexto de sua própria cultura e de suas tradições” (ICOMOS, 1964 *apud* IPHAN, 2004, p. 91). É um “documento que mantém sua atualidade como nosso principal referencial teórico” (RUFINONI, 2013, p.113).

Cesare Brandi (1906-1988) estabeleceu uma relação dialética entre a estética e a história do monumento (prefiguração + configuração). Definiu que “a restauração constitui o momento metodológico do reconhecimento da obra de arte, na

sua consistência física e da sua dúplici polaridade estética e histórica, com vistas à sua transmissão para o futuro” (BRANDI, 2013, p. 30).

O restauro para Brandi, é, portanto, ato histórico-crítico. O autor afasta o restauro da ação personalizada ou escolhas arbitrárias, em vista a manutenção da qualidade do artístico nas obras patrimoniais, e oferece subsídios para debate de preservação e restauro, tanto de monumentos únicos quanto monumentos coletivos.

Para a restauração, defendia tanto a conservação das estratificações históricas a partir da instancia histórica, quanto das qualidades estéticas da obra por suas complexas particularidades a partir da instancia estética. Preconizava que a análise devesse ser exclusiva em cada monumento, embora em casos controversos, defendia a predileção pela instancia estética em virtude da condição artística e singular de um monumento.

É Brandi também quem define a interação monumento-ambiente, “(...) na arquitetura a espacialidade própria do monumento é coexistente ao espaço ambiente em que o monumento foi construído” (BRANDI, 2013, p. 132). De fato,

Argan afirma que Brandi ‘sabia perfeitamente que nenhum texto é lido corretamente se não for lido como contexto, e esse contexto é determinado pelas obras menores que se agrupam ao redor de uma obra prima, que derivam dessa obra-prima e formam o tecido de uma cidade, de um território, de uma país, de um continente’ (*apud* RUFINONI, 2012, p. 133).

Por isso que em relação a elaboração de novos projetos em contextos históricos “deveriam ser integrados a paisagem edilícia do contexto, respeitando suas características”, e, ainda, deveriam ser “levados em consideração o contexto urbano, os gabaritos de altura, os aspectos formais das edificações existentes, entre outros” (SALCEDO, 2009, p. 78).

Apesar da abrangência conferida aos “planos urbanísticos enquanto instrumentos reguladores, era clara a necessidade de uma visão de conjunto que permitisse entender e coordenar a atuação sobre a cidade” (RUFINONI, 2012, p. 124). O **restauro crítico**, ou como posteriormente denominado, **restauro urbano** tem como premissa a aproximação crítica do objeto, antes de qualquer intervenção.

Mais atual, a **conservação integrada** implica na presença de diferentes esferas do poder público, equipes multidisciplinares, conscientização de comunidades envolvidas, critérios e procedimentos específicos a serem empregados na elaboração e aplicação de debates, para abordagem do tema. Demanda programas que atendam concomitantemente as exigências de preservação do patrimônio, e, as necessidades



de desenvolvimento urbano ordenado, representando assim, até mesmo a economia de recursos, quando impulsionariam a valorização de áreas já servidas de considerável infraestrutura urbana.

Monumentos são sempre únicos. O respeito ao método e à teoria são fundamentais para que a proposta esteja pautada na manutenção de suas características, de sua trajetória no tempo, e que ainda, permita sua atualização ao longo de tempo, preservando esses conjuntos da melhor maneira possível. As futuras gerações têm o direito de acessar, ler e apreender essas informações, pois são documentos de memória, individual e coletiva.

#### **1.4. Urbanismo ambiental**

Desde o início da década de 90 assistimos o desenvolvimento de um urbanismo que se preocupa com a incorporação de perspectivas e conceitos próprios de estudos urbanos culturais. Onde o território como eixo cultural transcende a ideia de paisagem como representação visual de outrora, e atua como articulador de processos naturais, sociais e de significação (ZÁRATE, 2010, p. 30-31, tradução da autora).

Um urbanismo para abordar a complexidade sociofísica do lugar, que compreende a cidade como complexa articulação de lugares a partir dos aspectos fundamentais que se articulam para sua produção. Onde, segundo Zárate (2010, p. 34), o território assume rasgos de matéria cultural configurada e significada, para atuar como infraestrutura possibilitante de mediação simbólica na construção do complexo sistema de lugares.

Um urbanismo necessariamente dialógico. Uma perspectiva que não permite afastar a arquitetura de seu contexto geográfico e histórico no qual se desenvolve, já que a interação das dimensões do próprio lugar constrói tramas narrativas, regularidades estruturais, padrões, e são articulados pelos cronotopos do território (tempo-espço e sentido de lugar).

A dialogia tem base na fundamentação teórica e filosófica de Bakhtin, Ricoeur e Muntañola. Segundo Holquist (apud MUNTANOLA, 2006, p. 63-64), o pensamento arquitetônico está indissolivelmente unido a ‘contestabilidade’ (answerability), ou seja, a capacidade de se dirigir a alguém ou algo desde outro alguém ou outro algo. “Essa capacidade de dirigir-se à (to address) é essencial na teoria dialógica do ‘conversar’ que pressupõe uma intenção de se dirigir, de comunicar, não ‘individual’, se não ‘social’” (SALCEDO et al., 2015, p. 230). A

capacidade de comunicação entre dois objetos ou duas pessoas é fundamental para que exista o diálogo, a sustentabilidade, o equilíbrio.

A comunicação de algo com alguém, ou a comunicação da arquitetura com seu contexto não é estático, é dinâmico, transcorre na dimensão cronotopica. Para Bakhtin (2003), o cronotopo é

a capacidade de ver o tempo, de ler o tempo no todo espacial do mundo e, por outro lado, de perceber o preenchimento do espaço não como um fundo imóvel e um dado acabado de uma vez por todas, mas como um todo em formação, como acontecimento: é a capacidade de ler os indícios do curso do tempo em tudo, começando pela natureza e terminando pelas regras e ideias humanas (até conceitos abstratos) (BAKHTIN, 2003, p. 225).

A cidade não é imóvel, está em contínua formação, propiciando várias leituras e a possibilidade de diversas intervenções no tempo.

Essa base teórica filosófica da dialogia, que trata de ver as relações entre texto e seu contexto numa relação cronotopica e fenomenológica, foi descrita por Bakhtin e teorizada por Paul Ricoeur. A tripla natureza dessas relações: o projeto, a construção e o uso social, acontecem numa estrutura cronotopica entre realidade e representação do espaço sociofísico. Muntañola (2006, p. 64) ressalta que essa estrutura, na arquitetura, é a construção sociofísica de um território, na qual construir e habitar que se relacionam cronotopicamente.

A tripla natureza das relações entre corpo e lugar, articula o projeto, a construção e o uso social em uma mesma estrutura cronotopica entre realidade e representação do espaço-tempo sociofísico (MUNTAÑOLA, 2006, p. 65).

Por outro lado, a relação (diálogo) entre o projeto, a sua leitura, o seu contexto e o objeto final, é caracterizada por Mikhail Bakhtin (1999) como a dialogia de uma obra. Portanto, a dialogia inicia-se pela compreensão do texto arquitetônico com seu contexto. A análise dessa relação só pode ser realizada e interpretada dialogicamente entendendo o contexto histórico e interpretando os fatos políticos e sociológicos em que a obra está inserida (ZÚQUETE, 2000).

Dessa maneira, a cidade deve ser compreendida, interpretada e analisada como um conjunto de lugares. Zárte (2010, p. 34) ressalta que interpretar a cidade a partir do conceito de lugar implica concebê-la como um complexo sistema de assentamentos gerados a partir das interações entre cenário físico, grupo de pessoas e práticas sociais, mediadas por um mundo simbólico. Isto é, estudar, interpretar e analisar a cidade a partir dos ambientes: epistêmico, físico, social e simbólico.

O ambiente epistêmico, segundo Zárte (2010, p. 35) seria o campo aberto e virtual do pensamento, em constante transformação e atualização de seus conteúdos, nos quais podem ser reconhecidos os momentos de equilíbrio dinâmico tempo-espacial e de sentido a partir de um processo de apreensão da realidade orientada pela manifestação concreta e contextualizada da forma histórica e tempo-espacial de uma problemática dentro de um encontro de horizontes. Neste ambiente podem ser abordadas as ideologias, políticas e formas de atuação na gestão, de gestores com relação ao lugar.

Ambiente físico ou espacial seria a dimensão material concreta e parcial das manifestações do ambiente sociocultural em seu processo de apropriação e transformação do território. Também, cabe a técnica e a prática do nível operacional do urbanismo.

O ambiente social reflete uma ordem funcional das práticas sociais, que as pessoas desenvolvem através das maneiras com que se relacionam com o meio físico. Para Zárte (2015, p. 163), relaciona-se com a identidade social, os grupos sociais, os capitais sociais, distinção de classes e reconhecimento.

Já o ambiente simbólico se refere às expressões verbais e escritas, acompanhadas do gestual e comportamento das pessoas, que expressam os conteúdos de valores, significados, representações sociais, imaginários sociais construídos (ZÁRATE, 2015, p. 163).

O código genético do lugar, ou, as relações entre ambiente físico, social e simbólico, é o objeto de estudo teórico do tipo de urbanismo que aqui se propõe. Ou seja, suas articulações sociofísicas, ou congruências entre o ambiente físico e ambiente social; mais as articulações sociosimbólicas, ou correspondências entre ambiente social e ambiente simbólico; e, as articulações simbólico-físicas, ou correspondências entre ambiente simbólico e ambiente físico.

A leitura dos cronotopos é que possibilitam o entendimento do processo de territorialização – produção de qualidade ambiental, de habitação, valorização de identidade territorial e urbana, de pertencimento, de produções típicas em paisagens típicas, de crescimento e consolidação de sociedades locais. Um novo urbanismo que, aliás, articula os cronotopos da territorialização como estratégia interpretativa da identidade, a fim de reconhecer e atuar sobre a identidade genética do lugar. Um urbanismo ao qual Zárte (2010, p. 34-35) denomina urbanismo ambiental hermenêutico.

A escala do objeto de pesquisa direciona abordagem urbanística. E nos coloca face à novos desafios, enfrentamentos, uma nova agenda, surgida nesse século, e que é resultado de nossas novas e urgentes necessidades. Esse urbanismo que é um urbanismo sustentável. Alternativo. Ambiental. Saudável. Equânime.

Estamos em pleno século 21 – e somos essencialmente urbanos. Em 1900, somente 10% da população mundial vivia em áreas urbanas, em 2007 já éramos 50%, e até 2050 poderemos chegar a 75%, de uma estimativa de 9 bilhões de pessoas (GEHL, 2015, p. 215). E o maior desafio deste século não poderia ser outro, mas o desenvolvimento sustentável, já que “[...] dois terços do consumo mundial de energia advêm das cidades, 75% dos resíduos são gerados nas cidades e vive-se um processo dramático de esgotamentos dos recursos hídricos e de consumo exagerado de água potável” (LEITE, 2012, p. 8).

Temos de melhorar nossos padrões atuais de produção e consumo, utilizar os recursos naturais de forma sustentável. Segundo algumas das conclusões do estudo Previsão Meio Ambiental Global (GEO-6) o aumento da população, a rápida urbanização, os crescentes níveis de consumo, a desertificação e degradação do solo são justamente os fatores que já provocaram a escassez de água e puseram em risco a segurança alimentar de centenas de milhões de pessoas.

As cidades são como organismos, absorvem recursos e emitem resíduos. E quanto maiores, quanto mais habitantes, maiores os problemas e degradação ambiental decorrente do funcionamento desse ‘organismo’. A qualidade do ar piorou e as emissões de gases do efeito estufa ainda aumentam na América Latina. Até a metade do próximo século teremos problemas com o fornecimento de alimentos, por causa da gestão insustentável do uso da terra. A demanda mundial de água duplica a cada 20 anos, mas a quantidade disponível desse recurso é praticamente a mesma desde a era glacial.

O destino de resíduos já se tornou problema, e nosso planeta já demonstra, o tempo todo, que não tem capacidade para absorver tudo o que produzimos. Essa sensação de colocar o lixo na sacolinha na calçada, do ‘lado de fora’ de nossa casa tem que acabar, uma vez que, no sentido mais amplo – do planeta – não existe ‘lado de fora’, e a diminuição da quantidade e o manejo desses resíduos é uma responsabilidade de todos.

Sir Crispin Tickell, na introdução de Rogers (2012), enumera diversos outros problemas consequentes de nosso modo de vida: precipitação ácida,

diminuição da camada de ozônio, mudanças climáticas, elevação do nível do mar, mudanças nos padrões e tipos de doenças, destino dos esgotos... uma verdadeira “reunião e combinação de riscos, cada um deles impulsionado em maior ou menor grau pelo crescimento urbano e aumento da população mundial” (ROGERS, 2012, p. v).

Todas essas adversidades se somam ao modelo de urbanismo moderno, que nos últimos 60 anos têm privilegiado a ocupação e permanência das ruas pelos veículos, ignorando a escala humana, e atestam nossa incompetência no desenvolvimento urbano. “Eles [os planejadores e os engenheiros de tráfego] não sabem o que fazer com os automóveis nas cidades porque não têm a mínima ideia de como projetar cidades funcionais e saudáveis – com ou sem automóveis” (JACOBS, 2003, p. 6). Ainda segundo Jacobs (2003) é muito mais fácil compreender e satisfazer as necessidades dos automóveis que as complexas necessidades das cidades, mas o erro está em acreditar que solucionar os problemas de tráfego é solucionar o maior problema das cidades.

Muitos anos mais tarde, essa situação de vida insustentável foi igualmente reconhecida por Jan Gehl, que afirma que há décadas, “a dimensão humana tem sido um tópico do planejamento urbano esquecido e tratado a esmo, enquanto várias outras questões ganham mais força, como a acomodação do vertiginoso aumento do tráfego de automóveis” (GEHL, 2015, p. 3). Como resultado, a paisagem humana nas cidades está descuidada, resultado direto dessa prioridade dada ao tráfego de veículos (GEHL, 2015, p. 209).

O urbanismo moderno, embora tenha trabalhado brilhantemente com as escalas macro e média nas cidades, teve como característica dar maior ênfase na lógica industrial e seus produtos – inclusive e mais, no automóvel. Brasília, cidade completamente construída seguindo esses conceitos modernos foi amplamente repetida – tida como “excelente” princípio urbanístico, e leva o ordenamento de tráfego às últimas consequências.

Apesar de Brasília (figura 3) ser um dos exemplos mais notáveis de plano urbano modernista, também é uma catástrofe se considerado na escala humana.

Os espaços urbanos são muito grandes e amorfos, as ruas muito largas, e as calçadas e passagens muito longas e retas. (...). Se você não estiver em um avião ou helicóptero ou carro – e a maioria dos moradores de Brasília não está – não há muito que comemorar (GEHL, 2015, p. 197).

Ainda segundo Gehl (2015), esse modelo de urbanismo esgotado, fracassado, tem sido repetido em diversas partes do mundo, como na China e outras regiões asiáticas, novos empreendimentos e bairros urbanos europeus, Dubai e mesmo em grandes cidades como Orestad, no entorno de Copenhague. Grandes edifícios e construções espetaculares, mas que centram os esforços na escala maior e ignoram o nível dos olhos.

Figura 3. Brasília e seu urbanismo monumental que não privilegia as pessoas



Fonte: acervo IPHAN  
disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/31>> acesso em 08 ago. 2016

É de uma repetição cansativa, que nos provoca questionamentos sobre a falta de referência, e, onde a impressão que se tem é que houve um surto de falta criativa em todos os arquitetos e produtores de espaços e edifícios. São muitas franquias, multinacionais, hotéis, todos com mesmo padrão construtivo em todo o mundo, sempre mais do mesmo... estamos produzindo cidades sem identidade.

Essa aplicação não tem se dado em cidades culturalmente idênticas, então, esses espaços pouco servem – e, de maneiras diversas. São produções monológicas, que não estabelecem diálogo com o entorno onde é inserida, não se importam com as necessidades prévias do lugar, não consideram a cidade como organismo vivo, criado e gerido pelo homem.

Algumas poucas cidades, no entanto, perceberam o erro de negligenciar a escala humana, e iniciaram um processo de definição de um outro modelo, onde as pessoas pudessem ser protagonistas. “A única abordagem bem-sucedida para o projeto de grandes cidades para as pessoas deve considerar a vida e o espaço da cidade como ponto de partida” (GEHL, 2015, p. 198).

Assim, essas poucas cidades vêm se tornando ícones, criando melhores condições sociais e econômicas, além de saúde, educação, moradia e opções de lazer. Não é à toa que uma lista das melhores cidades de se viver, ranking elaborado pela ONU, tem estrita relação com as cidades mais cicláveis do planeta, e estão localizadas em sua grande maioria, na Europa, como exemplo Copenhague. Figura 4.

Copenhague [por exemplo] é considerada uma das cidades mais sustentáveis do mundo basicamente por conta da ativa participação de toda a sociedade, incluindo o fato de 37% da população locomover-se de bicicleta e do transporte público utilizar bateria e não combustível; 51% da comida consumida nos órgãos públicos municipais é orgânica (LEITE, 2012, p. 134).

Aqui do outro lado do oceano, e, essencialmente as cidades dos países em desenvolvimento em geral, a situação é bem outra. Nossas cidades possuem diversas características e desafios comuns. A solidariedade e a vinculação psicológica referente à cidade decresce à medida que ela se torna mais complexa. E quanto menos se vive a cidade como entidade identitária, mais se refugia em identidades mais fragmentadas.

Figura 4. Copenhague e sua relação com as pessoas



Fonte: acervo Copenhagen Media Center  
disponível em <<http://www.copenhagenmediacenter.com>> acesso em 10 ago. 2016

Sabemos que modelos urbanísticos não são exatamente para serem replicados livremente por aí, e Zárte (2015) defende que o urbanismo deve estar intimamente relacionado ao código genético, ou estrutura identitária da cidade.

O estado configurativo ou estruturação apresentados pelos vestígios multidimensionais e patrimoniais, representará um certo momento cronotopico do lugar, ou seja, uma articulação única entre os atores sociais, práxis sociais, cenários, significações, e tempo dentre de um determinado contexto cultura. O cronotopo representa um modo possível de acessar esse código genético do lugar.

**O código genético do lugar, ou seja, as relações entre ambiente físico, social e simbólico, é o objeto de estudo teórico do tipo de urbanismo que aqui se propõe.** Trata-se de um estudo complexo, que surge articulações sociofísicas, ou congruências entre ambiente físico e ambiente social; articulações sociosimbólicas, ou correspondências entre ambiente social e ambiente simbólico; e, articulações simbólico-físicas, ou correspondências entre ambiente simbólico e ambiente físico. Dessa maneira, o estudo de qualquer problema urbano sempre estará contido dentro deste sistema de lugares que é a cidade, e em consequência, a natureza particular do problema, será estudada em referência a seu contexto ambiental ou lugar de pertencimento e sentido (ZÁRATE, 2015, p. 164, tradução e destaque da autora).

Por outro lado, o autor, Zárate (2015) também afirma que alguns preceitos gerais não devem ser recusados, uma vez que eles dão apenas os primeiros traços do que se propõe à determinada realidade.

Na América Latina, o tráfego de pedestres e ciclistas está quase desaparecendo enquanto o crescente tráfego motorizado entope as cidades. Há uma redução na qualidade de vida justamente por causa dos longos deslocamentos diários e as vias à beira de colapso, resultado de políticas de ocupação de áreas periféricas das cidades. Somado a atual situação de esgotamento de recursos, fica claro que já é tempo de melhores práticas. O redesenvolvimento das regiões centrais que estão abandonadas, com o intuito de desestimular o crescimento periférico e o espraiamento urbano é considerada uma das mais promissoras políticas públicas do momento (LEITE, 2012, p. 94/143).

Mas, são considerados políticos e urbanistas *visionários*, aqueles que estão em busca de soluções para esses problemas mais urgentes. Pois não deveriam estar, cada político, e cada urbanista, focado nesse propósito? Todos esforçados

no sentido de reforçar a vida na cidade e melhorar as oportunidades para caminhar e pedalar como um elo nas políticas globais para incrementar o potencial econômico, a qualidade urbana e a qualidade de vida [?] (GEHL, 2015, p. 220).

Cidades pós-modernas estão em busca de modelos sustentáveis, que inclui “a visão do ciclo de vida de seus componentes, buscando eliminar desperdícios, [...] garantindo que os recursos disponíveis serão utilizados de forma eficiente” (LEITE, 2012, p. 135). Cidade sustentável se preocupa em deixar de herança para próximas gerações, recursos iguais ou superiores aos encontrados hoje disponíveis. Para conseguir isso, cidades sustentáveis são necessariamente cidades compactas.

Já existe um movimento em diversas cidades norte americanas no sentido de planejar, propositadamente, o encolhimento de sua extensão urbana, gerando



territórios mais compactos e implementação de infraestrutura verde nos espaços obsoletos (LEITE, 2012, p. 26).

Infraestrutura verde elenca uma série de alternativas de baixo impacto orçamentário e que contribui para construção dessa cidade mais sustentável. São elementos naturais e construídos, de maneira a compensar as alterações da natureza ocorridas em áreas urbanizadas e a minimizar os problemas decorrentes, que vão desde teto verde, cisterna urbana, canteiro e jardim de chuva, biovaleta, lagoa pluvial, corredores urbanos, reflorestamento de encostas, ruas verdes, dentre outros. O ideal é que em conjunto formem matizes, manchas ou corredores verdes (CALLEGARO, 2012).

Corredores verdes urbanos “são elementos lineares que servem como conexão entre um fragmento e outro, e que integram equipamentos e outras funções importantes para a cidade” (COSTA, 2006). Ainda segundo o mesmo autor, entre as funções básicas destes, estão a manutenção da biodiversidade da flora e fauna, a proteção dos cursos d’água, e, a criação e incremento de espaços para recreação e cultura. É extremamente importante que essas áreas de recreação também proporcionem possibilidades de locomoção pela cidade, através de ciclovias e pistas de caminhada, como forma de mobilidade urbana sustentável. Figura 5.

Figura 5. VLT sobre relvado, infraestrutura verde urbana integrada em Düsseldorf, Alemanha



Fonte: acervo da autora, 2016

Tal modelo de desenvolvimento urbano, portanto, otimiza uso das infraestruturas urbanas e alcança sustentabilidade através de maior eficiência energética, boa relação com as águas e áreas verdes, e ainda, incorpora redução de

poluição, promoção de altas densidades, com adequado e planejado uso misto do solo. Carlos Leite (2012) também defende que esse modelo deve prever e integrar um eficiente sistema de mobilidade urbana, com transporte público de alta eficiência em conjunto com desenho urbano que encoraje a caminhada e o ciclismo. Dessa forma, o uso democrático do espaço urbano oferece mais oportunidades para interação social (LEITE, 2012, p 135-137).

Edificações concentradas otimizam a infraestrutura existente, sem a necessidade de expansão dessa infraestrutura, sem falar que gera maior nível de acessibilidade. Já o uso misto das edificações, com superposição de atividades “permite maior convivência e pode reduzir as necessidades de deslocamentos em automóveis, o que, por sua vez, reduz drasticamente a energia utilizada para transporte – geralmente um quarto do consumo global da cidade” (ROGERS, 2012, p. 49).

Se neste modelo de cidade compacta promovem-se densidades qualificadas – com uso misto do solo e multicentralidade ligadas por uma eficiente rede de mobilidade (transportes públicos eficientes, ciclovias e áreas adequadas ao pedestre) –, têm-se os ingredientes básicos para uma cidade sustentável (LEITE, 2012, p. 136).

Outra vantagem da cidade compacta é que ela evita a invasão das áreas rurais, ou o conhecido espraiamento periférico, que também está relacionado ao esvaziamento das áreas centrais dos municípios. As vantagens ambientais do planejamento sustentável são imensuráveis.

As prioridades devem ser revistas. A vida na cidade deve estar visível, em primeiro plano, como um fator decisivo para as melhorias qualitativas a serem propostas no espaço urbano. A vida pública deve ser encarada como instrumento de planejamento, e a história, a identidade da cidade, como pressuposto teórico a ser incorporado em qualquer projeto.

Somente quando houver compatibilidade entre as diversas práticas sociais, e os grupos puderem desenvolver sobre um cenário particular comum o que for congruente com todas elas, é que haverá a presença da situação de forte identidade. Nesse lugar, os grupos se identificam, se reconhecem, se apropriam, estão arraigados e tem interesse pela sua transformação (ZÁRATE, 2015, p. 191).

O início de processo de planejamento participativo sempre terá maiores chances de sucesso, quando de casos de articulações positivas entre correspondências e congruências. Ainda bem que

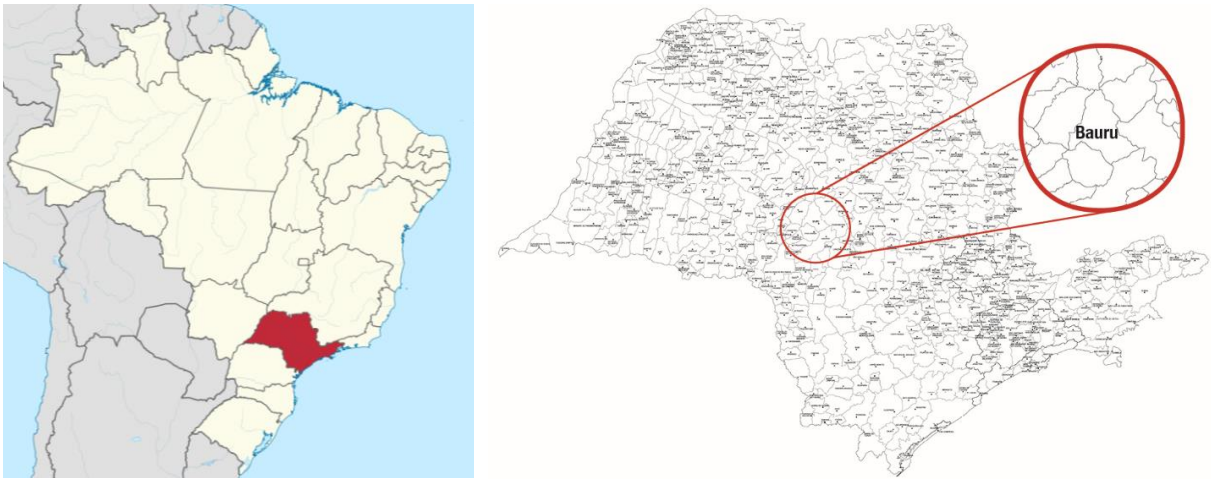
é barato, simples, saudável e sustentável construir cidades para as pessoas – bem como é uma política óbvia para atender aos desafios do século 21. Já está mais do que na hora de redescobrirmos a dimensão humana no planejamento urbano – no mundo todo (GEHL, 2015, p.229).

Acreditando nisso, esses serão os pressupostos que nortearão a proposição das diretrizes, objetivo deste trabalho.

## 2. URBANISMO ALTERNATIVO COMO MÉTODO

O bem de interesse cultural objeto desta pesquisa é a área do complexo industrial ferroviário que abriga as edificações e pátio da EFNOB, localizado na cidade de Bauru, centro-oeste do estado de São Paulo, e que possui perímetro aproximado de 435 mil metros quadrados (figura 6). É considerado o melhor exemplar da América Latina, tanto por sua escala e inter-relação com a cidade, como por sua completude de equipamentos, que outrora permitiu total autonomia para criação, montagem e manutenção de trilhos, vagões e locomotivas.

Figura 6. Mapa. Bauru, centro-oeste paulista, Brasil



Fonte: 1 Wikipedia, disponível em <<https://pt.wikipedia.org>>. Acesso em 25 ago. 2016;  
2 JC versão digital de 03/02/2013, disponível em <[www.jcnet.com.br](http://www.jcnet.com.br)>. Acesso em 25 ago. 2016

Único de seu tipo, teve seu fim desencadeado pela falta de investimentos e substituição do modelo de transporte no país. Um gigante em área privilegiada, mas que pouco a pouco tem se tornado invisível por sua dificuldade de posse, gestão e intervenção. Uma área que foi abandonada, onde os edifícios estão degradados, e refletem o descaso da população, do interesse privado e dos gestores públicos.

Para olhos mais sensíveis, a intervenção é urgente. Um bom projeto arquitetônico deve partir da compreensão da relação do contexto (urbano, político, econômico, social, cultural) com o texto – o próprio complexo industrial ferroviário. Essa dissertação se propõe a identificar as principais potencialidades físicas, sociais, econômicas e culturais da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) na sua relação com a cidade de Bauru, e, propor diretrizes urbanas sustentáveis para

reintegração do complexo da EFNOB à cidade, articulando suas potencialidades socioeconômicas, simbólicas, de identidade e memória.

A pesquisa será realizada com base no método dialógico que tem como base a fundamentação teórica e filosófica de Bakhtin, Muntañola e Zárate. A 'dialogia de uma obra' é a relação, ou justamente o *diálogo*, entre o projeto, sua leitura, seu contexto e o objeto final construído. Segundo pensamento descrito por Mikhail Bakhtin, o texto pode ser compreendido como o objeto físico – a edificação em si, que nos é visualmente compreensível, desde o projeto até o uso social – como resposta a um contexto, que motiva e justifica o texto. Compreender essa relação é fundamental para que as diretrizes pautem uma arquitetura que seja harmoniosa ao contexto e texto pré-existentes.

A variável dependente – o complexo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, será inicialmente descrita em seu contexto nacional, regional e local, e esse resgate histórico vinculado ao contexto é que nos permite conhecer a natureza do objeto. Tal entendimento se torna essencial para construir sobre o construído sem que o texto anterior seja apagado, porque é a compreensão do contexto sobre o texto, e vice-versa, que possibilita a conexão entre a nova produção e o passado através de um elemento comum a ser estabelecido, o elo que funcione como unidade de linguagem.

É válido recordar a dinamicidade desse processo: o primeiro contexto, aquele anterior à existência do texto, já não é mais o mesmo quando se relaciona com o próprio objeto edificado, afinal, as relações evoluem o tempo todo. Deixam para trás o estático – aquele recorte – que poderá então ser resgatado e compreendido em forma de análise. A forma de incidir no texto também modifica o próprio texto, e ambos seguem nessa relação dialética e essencialmente dinâmica.

O território, portanto, será compreendido como resultado de um processo co-evolutivo (dialético e complexo) entre cultura e suporte natural, que está em constante transformação e modificação – a dinamicidade a qual nos referimos, geradora da condição genética do lugar. Dentro desse território, reconheceremos momentos cronotópicos característicos de equilíbrio dinâmico, a partir de estruturas particulares entre cenário físico, interações sociais, significações relacionadas a eles, em um determinado espaço geográfico e tempo histórico (ZÁRATE, 2015, p. 120).

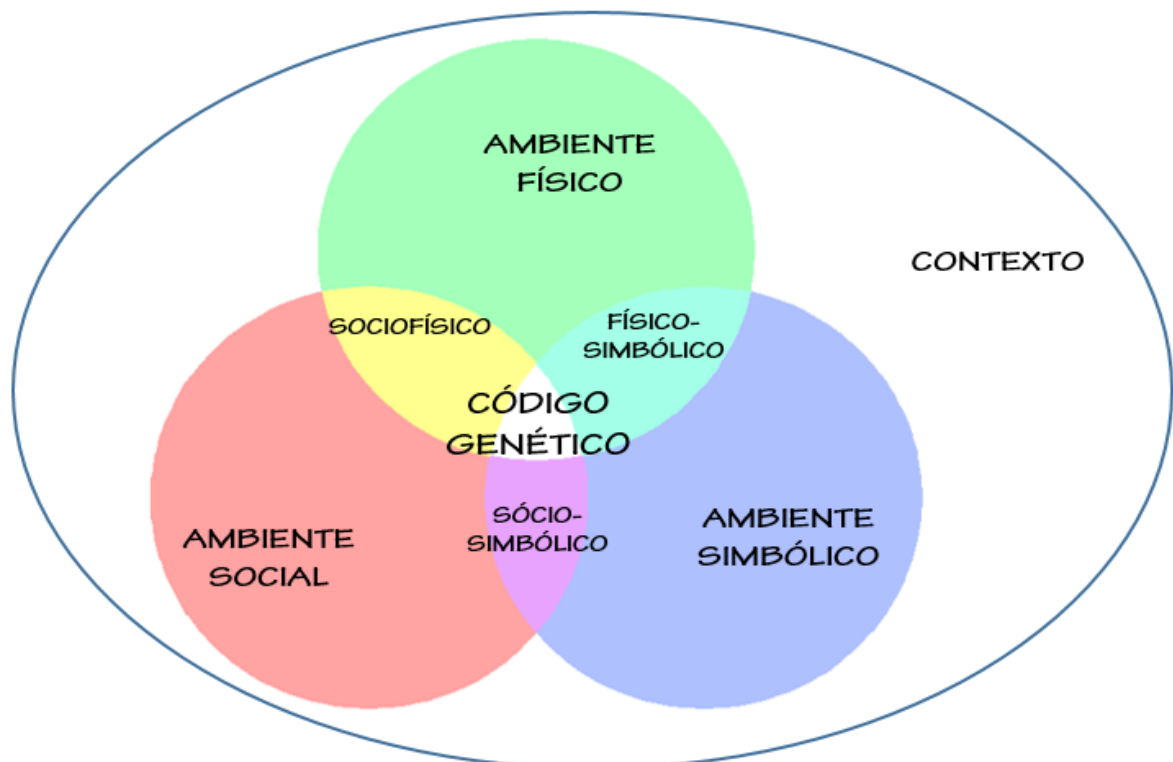
Cronotopo é uma complexa combinação de relações sociais, localizadas em territórios particulares. O espaço geográfico em questão é o complexo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, e o tempo histórico, seu desenvolvimento a partir da chegada dos trilhos em Bauru, até os tempos atuais, nos recortes que consideramos chaves para compreensão do objeto de estudo, que é multidimensional.

O código genético do lugar, ou, as relações entre ambiente físico, social e simbólico, é o objeto de estudo teórico do tipo de urbanismo que aqui se propõe. É possível conhecê-lo através de suas articulações sociofísicas, ou congruências entre o ambiente físico e ambiente social; mais as articulações sociosimbólicas, ou correspondências entre ambiente social e ambiente simbólico; e, as articulações simbólico-físicas, ou correspondências entre ambiente simbólico e ambiente físico.

Entendemos que o estudo do problema urbano 'degradação do patrimônio industrial ferroviário' está contido dentro do sistema de lugares que é a cidade, e em consequência, a natureza particular deste problema, será estudada em referência a seu contexto ambiental ou lugar de pertencimento e sentido (ZÁRATE, 2015, p. 164).

Por isso é tão essencial a relação texto e contexto, em uma abordagem em três ambientes: físico, social e simbólico. Figura 7.

Figura 7. Relação sociofísico-simbólica do lugar



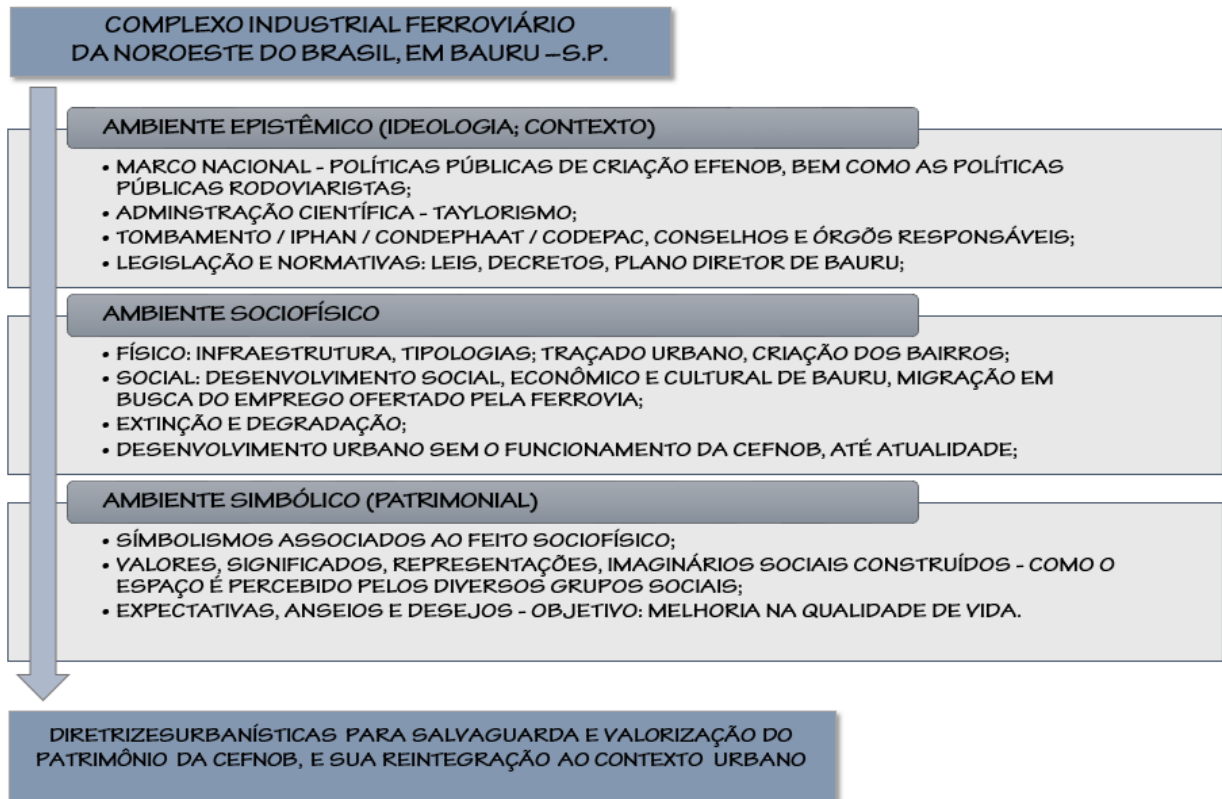
✓ O ambiente **físico** como cenário material (natural e construído), com ordem configurativa de seus elementos construídos e naturais: a relação do processo de configuração histórica do território de Bauru com a infraestrutura econômica trazida pela Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil; os elementos de caráter arquitetônico implantados pela ferrovia; e, as potencialidades físicas do sistema ferroviário em relação à estrutura urbana construída e meio natural;

✓ O ambiente **social** reflete uma ordem funcional das práticas sociais, que as pessoas desenvolvem através das maneiras com que se relacionam com o meio físico: identidade social, reconhecimento da relação do processo histórico socioeconômico de Bauru e região – a importância da EFNOB nesse desenvolvimento; os principais atores sociais que se articularam com a vida da ferrovia; e, as principais potencialidades socioeconômicas e culturais, na visão de atores e grupos sociais e seus desejos e aspirações, na busca de um cenário de desenvolvimento urbano social;

✓ Ambiente **simbólico** se refere às expressões verbais e escritas, acompanhadas do gestual e comportamento das pessoas, que expressam os conteúdos de valores significados, representações sociais, imaginários sociais construídos: principais representações sociais associadas à realidade da EFNOB, como feito físico, sociocultural e econômico, na vida da cidade de Bauru e sua região; bem como os principais simbolismos associados ao feito sociofísico; identificação de esquemas mentais de interpretação reconhecidos pela população como elemento da realidade territorial; e, as valorizações associadas à ferrovia, por parte de atores e grupos sociais que desejam o desenvolvimento social e melhora da qualidade de vida em Bauru e seu território.

Resumindo, dessas análises serão obtidos aspectos estratégicos para construção de um cenário territorial que contemple alternativas de recuperação da EFNOB como um sistema sociofísico-simbólico. Figura 8.

Figura 8. Delineamento da pesquisa



Fonte: autora, 2016

Para isso, a análise dialógica se dará em duas etapas; o contexto e o texto:

O **CONTEXTO** será analisado quanto à quatro momentos e marcos distintos. Primeiramente um levantamento das políticas públicas nacionais que possibilitaram a criação das estradas de ferro no Brasil, porque é necessário compreender como as forças políticas, apesar das dificuldades de comunicação e acesso, influenciavam as tomadas de decisão, e, de como era a dinâmica de todo esse processo, frente à conjuntura de nova ordem de estado que o país vivia. Segundo, sobre a administração taylorista implantada na Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – CEFNOB, que estruturava a indústria, um modelo importado de hierarquização e controle das relações trabalhistas que organizavam o todo, para compreender como isso influenciou a ocupação espacial da companhia na cidade. Em terceiro lugar, sobre as políticas públicas resultantes de um novo modelo adotado, que privilegiou o transporte rodoviário em detrimento ao ferroviário. Por último, a gestão e os gestores, os meios de valoração do patrimônio, instrumentos de



tutela e responsabilidades, para compreender porque somente a tutela legal não foi e/ou é suficiente para dar manutenção e preservação ao bem histórico.

Todo esse levantamento se dá na dimensão patrimonial, e os dados foram coletados tanto em fonte primária – jornais de época, que estão nos museus Ferroviário e Histórico de Bauru, quanto fonte secundária, bibliografia básica que relaciona fatos no Brasil e exterior, e com leitura política dos acontecimentos.

Muntañola (2000, p. 17) afirma que lugar é o elo de ligação entre história e sujeito, e o momento que o espaço estabelece as relações afetivas, de identidade e memória é quando o espaço construído passa a ser utilizado. São as pessoas e sua afetividade com o lugar que validam o ato de fazer arquitetura.

Portanto, na segunda etapa da análise dialógica, analisaremos o **TEXTO**, ou a Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – CEFNOB, como resposta àquele contexto. Será por sua vez, dividido em duas fases, que contemplarão ambientes distintos. Na primeira, ambiente sociofísico, com a abordagem da relação da própria CEFNOB com o território urbano, para entender como são essas trocas, e como um modifica o outro. Desde a implantação da ferrovia em 1905 até o momento de sua extinção e degradação, com todos seus aspectos históricos, urbanos, sociais, econômicos, tecnológicos, dentre outros. Sobre a influência que a companhia exerceu na expansão da cidade, com a construção de equipamentos coletivos (saúde, educação técnica, esportes, etc.); crescimento populacional, criação de empregos, comércio e serviços complementares ao funcionamento da estrada de ferro, que implementaram decididamente o progresso na cidade; suas articulações tecnológicas, emprego de novos materiais construtivos, tipologias diversas, migração operária...

Tudo o que trata da relação ‘CEFNOB – Bauru’ será abordado no sentido de compreender a importância de um, no desenvolvimento do outro. Passando pela degradação dos espaços construídos e livres, até a configuração atual da cidade, que vive sem o funcionamento dos trens, mas com forte presença do seu legado. É importante identificar qual esse legado, e o quanto ele está presente da configuração da cidade de hoje, tanto tempo após a extinção da companhia. Para isso serão utilizados mapas, plantas, acervo dos museus, bem como mapas digitais e fotografias, além de todo material já pesquisado e inventariado pelo projeto EFNOB Km 0.

A segunda fase de abordagem do **TEXTO**, tratará das relações sociofísicas-simbólicas, com a tradução da vivência dos trabalhadores, ex-ferroviários, suas impressões, inquietudes, expectativas e sentimentos. Isso porque o cronotopo

como amarra no sentido sociofísico simbólico no tempo de construção de um lugar, representa um modo possível de acesso ao código genético do lugar, que nos interessa conhecer (ZÁRATE, 2015, p. 191). Uma articulação entre os atores sociais, práxis sociais, cenários, significações, e tempo dentro de um determinado contexto cultural.

Além dos ex-ferroviários, serão ouvidos gestores, e população em geral sobre seus valores, desejos, aspirações [...]. Sobre como os símbolos (patrimoniais) podem dar sentido e proporcionar melhorias na qualidade de vida local. Todas essas interpretações simbólicas – nada mais, nada menos que uma forma de gestão compartilhada da cidade e do patrimônio, são fortes indicadores de como obter maior probabilidade de sucesso em uma futura intervenção. Para identificação do valor simbólico, do valor de identidade e patrimônio do conjunto urbano, a análise partiu da interpretação das entrevistas com antigos funcionários ferroviários, memórias, levantamentos em jornais, livros sobre a percepção dos usuários com as instalações da CEFNOB, bem como aplicação de questionários, para extrair a essência da presença da ferrovia no cotidiano das pessoas, como elas apreendem o espaço, e suas expectativas com relação ao futuro.

Portanto, para conhecer a identidade, o valor atribuído, desejos e aspirações da população com relação ao complexo da EFNOB, foram aplicados questionários.

### **Questionários**

Foram aplicados à população da área central de Bauru, em média 15 minutos por pessoa, em 17 de agosto de 2016. Também foram disponibilizados em ambiente web, aos profissionais, estudantes e pessoas em geral, que moram na cidade de Bauru, entre os dias 1 e 19 de agosto de 2016. Tivemos um total de 151 respostas ao questionário, dentre eles 51,65% mulheres e 37,08%, homens (11,25% não se identificaram). A maioria são adultos, 50%; 23,84% são jovens, e 12,58% idosos, com mais de 61 anos. Com relação a origem dos entrevistados, a maioria mora a mais de 20 anos na cidade, 66,88%, e 27,15% são nascidos em Bauru.

As perguntas eram abertas, o que permitiu conhecer os valores, significados, expectativas e desejos com relação à área da EFNOB. Enfim, toda a abordagem do **TEXTO** será um levantamento da dimensão territorial do texto.

A proposta de diretrizes para reintegração do complexo industrial à cidade considera o desenvolvimento sustentável de município, e prioriza usos

contemporâneos para o local. De certa maneira, as diretrizes contêm o essencial. O trabalho buscou “pela definição de técnicas e códigos de aplicação prática com o intuito de providenciar instruções e especificações de caráter didático capazes de orientar a condução de certos trabalhos” (RUFINONI, 2013, p. 161), no caso, considerando todas as especificidades relacionadas ao patrimônio industrial ferroviário do estudo de caso, em Bauru, SP, um indivíduo único. De maneira que o método possa ser perfeitamente reconduzido para identificação do código genético de qualquer outro patrimônio industrial pelo país, mas as diretrizes, não. Elas seguem, com rigor e exclusividade, as necessidades e aspirações encontradas neste lugar.

Para análise de todos esses dados, o conceito de cronotopo é utilizado como categoria analítica das duas dimensões chaves de tratamento do objeto de estudo: a dimensão patrimonial em relação a uma arquitetura industrial associada a momentos característicos da economia e sociedade no país (abordados no contexto); e dimensão territorial em virtude da escala do complexo da EFNOB e da função que cumpriu no processo de crescimento, configuração e característica cultural de Bauru.

A existência de um texto anterior deverá servir de subsídio para nova proposta urbanística. Apesar da existência desse texto, sua interpretação está hoje vinculada a uma situação de abandono, onde os edifícios não podem mais ser lidos isoladamente, porque o texto rompeu com sua significação histórica e social. Dessa maneira, foi necessária a abordagem desde seu projeto, intenção, até a análise do uso social, para que somente então, os motivos de sua descaracterização e degradação sejam compreendidos na totalidade.

As propostas para reintegração dessas áreas ao contexto urbano têm como base a fundamentação teórica, o contexto e o código genético da EFNOB: dimensões sociofísicas, físico-simbólicas e sociosimbólicas. São respostas às necessidades identificadas durante o processo, e por isso consideramos fundamental que incorporem esse profundo conhecimento da área objeto de intervenção, mais os instrumentos de reflexão oferecidos pela filosofia, historiografia da arte, crítica e estética, para que a relação dialética entre *estética* e *história* do conjunto esteja intrínseca ao projeto.

### **3. CONTEXTO DA ESTRADA DE FERRO NO BRASIL**

O início da formação das estradas de ferro no Brasil está inserido em um contexto mundial de progresso, gerado pela intervenção e novas técnicas do homem sobre seu meio, e financiadas pelo capital – fruto das grandes transformações econômicas que o mundo passava desde o século XVII.

A ferrovia surgiu na Inglaterra por volta de 1825, estritamente relacionada à Revolução Industrial, com objetivo de melhorar a conexão entre as cidades e facilitar o transporte de mercadorias, proporcionando expansão do mercado interno e abrangência de áreas que anteriormente estavam isoladas, comercialmente falando.

Pois se o objetivo primordial, na Europa, era a melhoria de conexão entre as cidades, do lado de cá do Oceano Atlântico não poderia ser diferente, apesar de não ser único objetivo. A ocupação efetiva do território era a forma de garantir sua integridade, e o futuro de Portugal dependia da ocupação e da defesa do Brasil, “por isso, os esforços da administração portuguesa se concentravam nessa tarefa” (GOMES, 2014, p. 112-113).

Dessa maneira, podemos afirmar esses esforços resultaram na promulgação de políticas públicas para viabilizar a implementação desse novo e moderno meio de transporte, da administração da companhia, bem como, em um outro momento, políticas públicas que incentivaram o transporte rodoviário em detrimento das estradas de ferro, além da gestão e gestores envolvidos em todo processo.

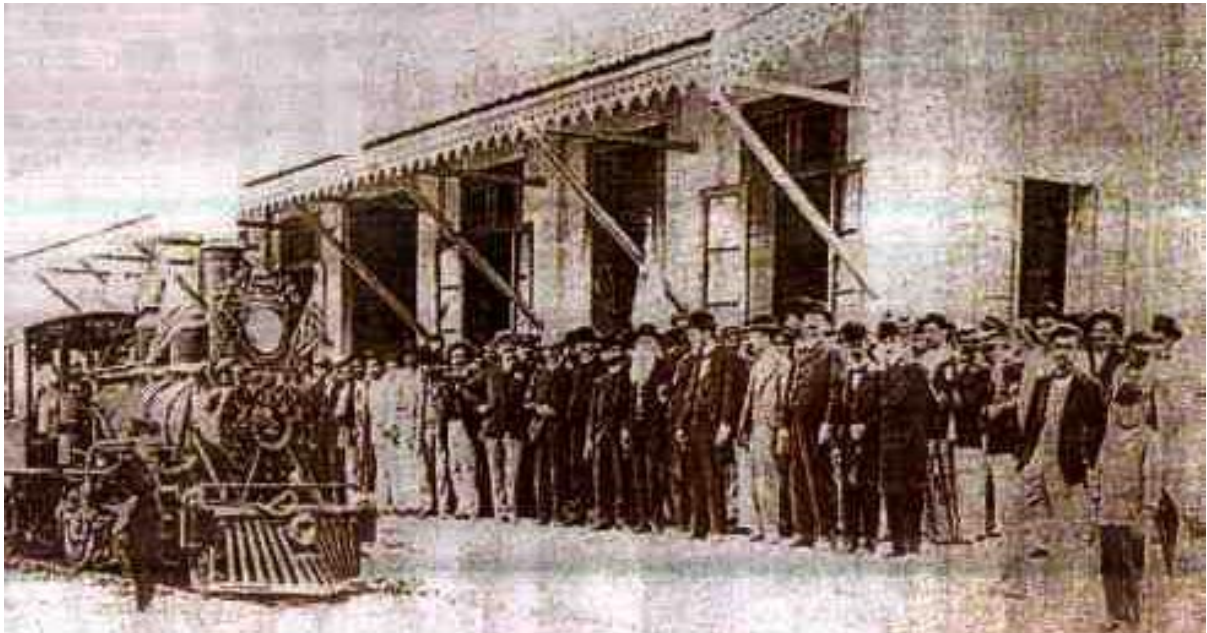
#### **3.1. Políticas públicas de incentivo à criação das ferrovias**

Antes da implantação das ferrovias, o transporte de pessoas e mercadorias eram realizados com mulas, uma das justificativas de os plantios terem a maior proximidade litorânea possível, além, é claro, da abundante mão-de-obra consequência da desagregação da economia mineira (FURTADO, 2001, p. 114).

A primeira ligação ferroviária executada foi entre Rio de Janeiro e Petrópolis, iniciativa de Irineu Evangelista de Sousa, barão e mais tarde visconde de Mauá. Do centro do Rio de Janeiro saía o trem convencional no primeiro trecho que levava até o pé da serra fluminense. Então, os passageiros faziam uma baldeação, e o segundo trecho da ferrovia era equipada com um conjunto de engrenagens e cabos

de aço, que puxava a locomotiva e vagões até o alto da montanha, já em Petrópolis. A Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, são conhecidas como Estrada de Ferro Mauá (FINGER, 2009, p. 40). O próprio imperador D. Pedro II foi quem inaugurou a estrada, em 30 de abril de 1854, tamanha euforia do momento. Figura 9.

Figura 9. Inauguração da Estrada de Ferro Mauá



Fonte: Finger (2009, p. 40)

A ferrovia era a imagem da modernidade, conectando pessoas e diminuindo as distâncias entre os grandes centros, além de toda importância econômica. A projeção internacional dos produtos agrícolas brasileiros também contribuiu fortemente para atrair investimentos na melhoria de escoação dessa produção. A sua implantação, trazia todo o aparelhamento necessário para sua manutenção, desde armazéns, oficinas, rotundas, escritórios, estações e pontos de baldeação.

Diferente do que aconteceu na Europa, “onde as ferrovias, desde muito cedo, foram utilizadas de maneira estratégica para a articulação territorial dos países e conexão dos principais centros urbanos” (FINGER, 2009, p. 41), no Brasil, o que se observa é uma malha ferroviária desarticulada, sem planejamento, sempre partindo de portos em formato de ramificações em direção às zonas produtoras – muitas vezes deixando cidades vizinhas sem conexão de linhas.

Depois da primeira linha entre Rio de Janeiro e Petrópolis, excepcionalmente uma linha de transporte de passageiros, todas as outras que foram construídas na sequência tinham função de escoamento de produção agrícola. Dentre outras, as principais: *Recife and São Francisco Railway* em 1858, PE; *Estradas de Ferro Dom Pedro II* em 1858, entre Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo – hoje Central do Brasil; *Bahia and San Francisco Railway* em 1860, BA; *São Paulo Railway* em 1868, SP; *Companhia Paulista de Estradas de Ferro* em 1872, SP; *Estradas de Ferro Ytuana* em 1873, SP; *Sorocabana* em 1875, SP; *Estrada de Ferro Baturité* em 1873, CE; *Estrada de Ferro Leopoldina* em 1874, Minas, Rio de Janeiro e Espírito Santo; *The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway* em 1873, RS (FINGER, 2009, p. 42).

Apesar de as primeiras leis e concessão de privilégios para construção de ferrovias terem sido precoces, ainda em 1835,

as primeiras tentativas foram frustradas e tornaram evidente a necessidade de conceder favores maiores para atrair capitais para a sua construção, tais como garantia de juros e privilégio de zona, como ocorria em outros países. Havia falta de confiança em relação ao novo meio de transporte, e questionava-se sua validade como investimento (KÜHL, 2011, p. 130).

A implantação, portanto, ainda dependia de iniciativas políticas, uma vez que somente a necessidade de implantação não atraía investidores interessados em na construção. “Em 1852, começaram a ser editadas leis específicas que garantiam os juros sobre o capital estrangeiro investido no país, além de serem modificadas as leis sobre importação e exportação” (FINGER, 2009, p.39).

A segunda lei geral de 26 de junho de 1852 “assegurava o privilégio de zona de 5 léguas (aproximadamente 25 quilômetros) de cada lado da linha e a garantia de juros do Governo Imperial de 5%” (KÜHL, 2011, p. 130). Outros incentivos: como contratos com vigência de um século, e, a subvenção quilométrica (quanto mais longa fosse a linha, mais vantajoso seria construí-la), são também políticas que contribuíram para a conformação da malha ferroviária (FINGER, 2009, p.42).

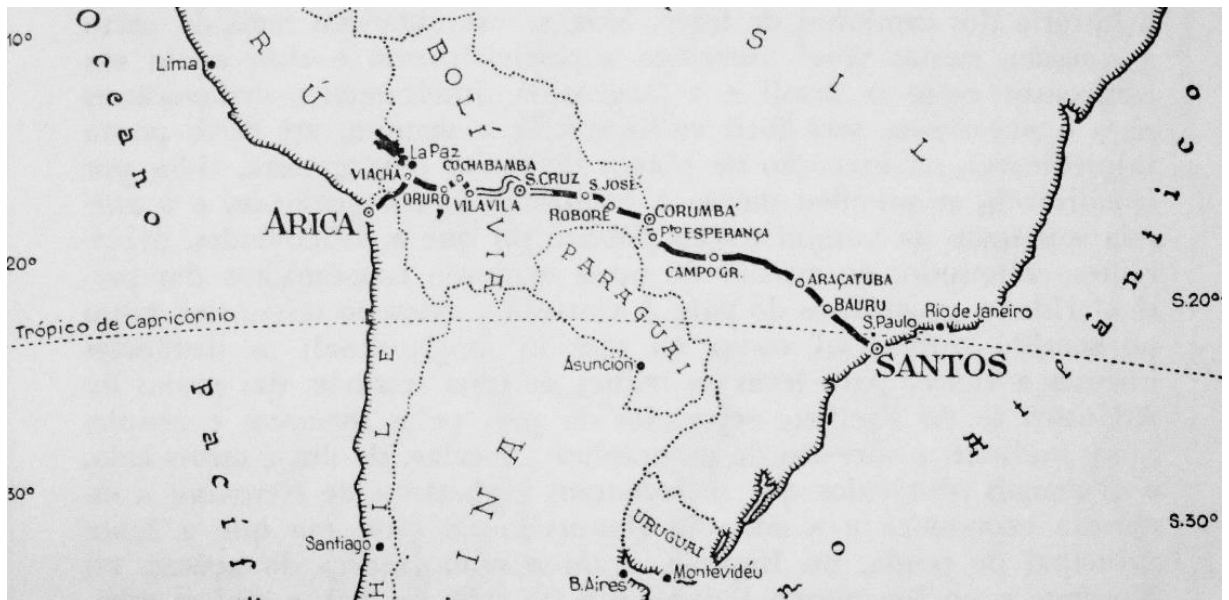
Diversos planos de viação federal foram desenvolvidos entre 1870 e 1930, uma vez que “o reconhecimento dos enormes impactos desenvolvimentistas das ferrovias nos países de colonização recente (...) fizeram com que esta modalidade de transporte passasse a receber prioridade dos engenheiros de transporte” (GALVÃO, 1996, p. 189).

Segundo Galvão (1996, p. 196), os mais notáveis foram o de Rebouças (1874), Ramos de Queiroz (1874 e 1886), Bicalho (1881), Bulhões (1882), Rodrigo da Silva (1886), o da Comissão da República (1890), o da Viação Férrea (1912) e o de Paulo de Frontin. Porém, que mais nos interessa é o de 1890, do qual derivou a construção da Noroeste do Brasil, a ferrovia que devia partir de algum ponto de ferrovia existente, e ir até Coxim no MG (MORATELLI, 2009, p. 46).

Como o traçado da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) chegaria à vila de Bauru, definiriam a cidade como ponto de partida da NOB (dos próprios trilhos da Sorocabana) em direção à Cuiabá, e, no ano seguinte, 1905, as obras foram iniciadas. Bauru já seria ponto de convergência de mais outra ferrovia, a “Paulista” - Companhia Paulista de Estradas de Ferro – que chegaria com seus trilhos de São Paulo em 1910.

Nesse segundo momento, a construção das linhas férreas finalmente passou a ser vista de outra maneira e já não visava somente a possibilidade de escoamento de produção: passou a ser vista como potencial articulação territorial, proteção de fronteiras, para crescimento urbano em regiões ainda não ocupadas, e, negociação política entre países vizinhos (FINGER, 2009, p.42). Figura 10.

Figura 10. Mapa. EFNOB na Transcontinental Santos-Arica. Do Atlântico ao Pacífico



Fonte: Azevedo (1950, p. 181, detalhe)

A ferrovia se estabelecia fazendo forte presença, através da configuração de seus espaços, uma vez que demandavam amplos pátios para manobras, estoques de vagões e equipamentos. Suas edificações, de caráter industrial – tipologia industrial, grandes galpões, estruturas imponentes – influenciaram o desenho urbano

de diversas cidades. Sua implantação trazia todo o aparelhamento necessário para sua manutenção, desde armazéns, oficinas, rotundas, escritórios, estações e pontos de baldeação.

A rentabilidade econômica das ferrovias, no entanto, preocupava os agentes promotores de sua construção. Certamente eram tidos como os principais problemas,

a pobreza do mercado interno e o estado geral de subdesenvolvimento do país, de um lado, e, de outro, a enorme dificuldade de o Tesouro Nacional gerar receitas fiscais em uma economia politicamente dominada por uma elite agrária que resistia fortemente ao pagamento de tributos (GALVÃO, 1996, p. 192).

Eram fatores que, a curto prazo, limitavam a capacidade de investimentos, e a longo prazo, afetava a saúde financeira dos sistemas de transporte em operação. Após poucas décadas de funcionamento, a situação financeira da maioria das companhias ferroviárias transformou-se em um “problema crônico que jamais veio a ser adequadamente resolvido” (GALVÃO, 1996, p. 192).

Somado a isso, o fato da evolução da rede paulista ter se dado sem planejamento, provisão e coordenação dos trabalhos, visava essencialmente o atendimento de interesses de grupos particulares, principalmente dos fazendeiros de café, “segundo as conveniências do momento, resultando em um emaranhado de linhas” (KÜHL, 2011, p. 135).

Mas afinal, essas linhas que chegavam desbravando áreas, incentivando ocupação, inicialmente não teriam mesmo como garantir que, economicamente falando, teriam o suficiente para garantir sua operação. Funcionaram como indutores de desenvolvimento socioeconômico, e isso não era nenhuma surpresa.

### **3.2. Administração taylorista na Companhia de Estrada de Ferro Noroeste**

Antes da Revolução Industrial, as linhas de produção das fábricas que existiam, eram administradas pelos próprios empregados. Tudo era feito empiricamente, sem nenhum controle por parte da direção das empresas, que na maioria das vezes sequer conheciam o processo de produção. Como resultado, os sindicatos induziam os funcionários a produzir menos, para garantir o emprego por mais tempo, pagava-se baixos salários, e os produtos tinham alto custo para o consumidor final.



Esse, no entanto, já não era mais o cenário vigente na chegada e implantação das ferrovias no Brasil. Embora fosse um país agrícola, a ferrovia era a etapa essencialmente industrializada da agro exportação, responsável por transportar uma grande quantidade de carga, com notável economia de tempo (se comparado ao transporte com mulas) e conseqüente acréscimo de rendimento.

Pelos princípios tayloristas, que trata a organização como uma máquina, a ferrovia é considerada uma indústria.

Quando pensamos na ferrovia como uma indústria de transporte, e a encaramos com um processo industrial, nos deparamos com a vasta gama de serviços e materiais necessários para pôr uma locomotiva em movimento [...] [e] tal processo se inicia na compra e montagem daquilo que é o coração de uma ferrovia, o trem (HAM, 2013, p. 23).

Dentre os principais conceitos de funcionamento: as tarefas ou a tecnologia é que são enfatizadas ao invés do grupo de pessoas; é inspirada em sistemas de engenharia; possui autoridade centralizada, especialização e competência técnica; e, uma acentuada divisão do trabalho. Além disso, administra plena confiança nas regras e nos regulamentos, com clara separação entre linha e staff.

Essas características estão no cerne da empresa de caráter industrial, e, portanto, presentes desde a concepção e idealização da CEFNOB. Resumidamente, a administração científica constitui uma combinação global entre: ciência, harmonia, cooperação, rendimento máximo e desenvolvimento de cada homem.

Tal política criou o organograma e fluxograma, onde as atividades são altamente organizadas. “O organograma dividiu as atividades do trabalho, hierarquizando-as. O fluxograma, por sua vez, definiu a direção pela qual caminhariam as informações, sempre linear e ascendente/descendente” (AMARAL; et al., 2015, p. 143).

Essa “departamentalização das atividades do trabalho, bem como a sua hierarquização, [foi que] deu corpo aos escritórios da EFNOB: desenho do mobiliário, layout dos escritórios, projeto e construção do edifício-sede – espaços tipicamente tayloristas” (AMARAL; et al., 2015, p. 142).

O organograma da estrutura administrativa da CEFNOB expressava a divisão dos trabalhos e representava também os escalões hierárquicos de comando. Uma estrutura na qual a comunicação acontecia em um só sentido, operário – supervisor – diretor – superintendente, sendo que não poderia ocorrer nenhuma forma de comunicação fora desse contexto.

A figura 11 ilustra a hierarquia evidente na forma de comunicação existente à época, essa comunicação de sentido único, e onde o único que olha para o fotógrafo é o Superintendente, Engenheiro Arlindo Luz da NOB.

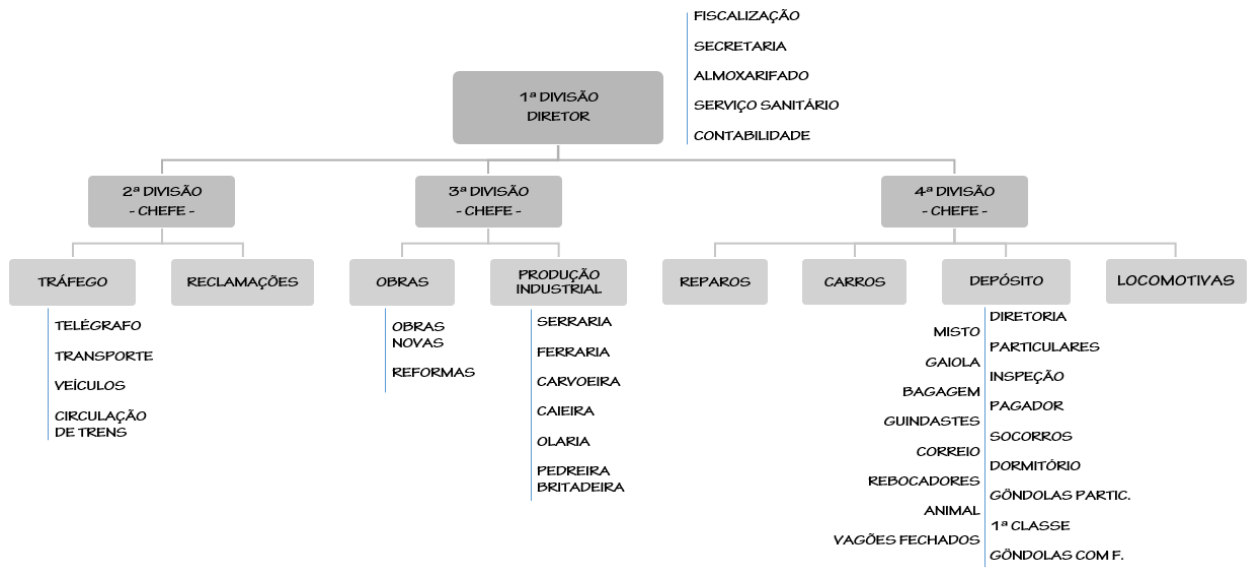
Figura 11. Membros do Conselho da NOB, 192?



Fonte: acervo do Museu Ferroviário, 2016

Em 1917, quando a CEFNOB passa a ser EFNOB, a organização estava configurada a partir de quatro departamentos, as Divisões, que eram subdivididos em setores e subsetores. A Primeira Divisão era diretamente subordinada à Diretoria, composta pelos Setores de Fiscalização, Secretaria, Almoarifado, Serviço Sanitário e Contabilidade, responsáveis pela administração. A Segunda Divisão tratava do Tráfego Ferroviário e das Reclamações, enquanto que a Terceira Divisão possuía os setores relacionados a Obras e Produção Industrial. Por fim, a Quarta Divisão era o departamento que reunia os setores de Locomotivas Reparos, Depósitos e Carros. O Diretor da EFNOB estava no posto máximo na hierarquia, e acima dele, somente o Presidente da República (AMARAL; et al., 2015, p. 146-147).

Figura 12. Organograma e fluxograma no início da CEFNOB



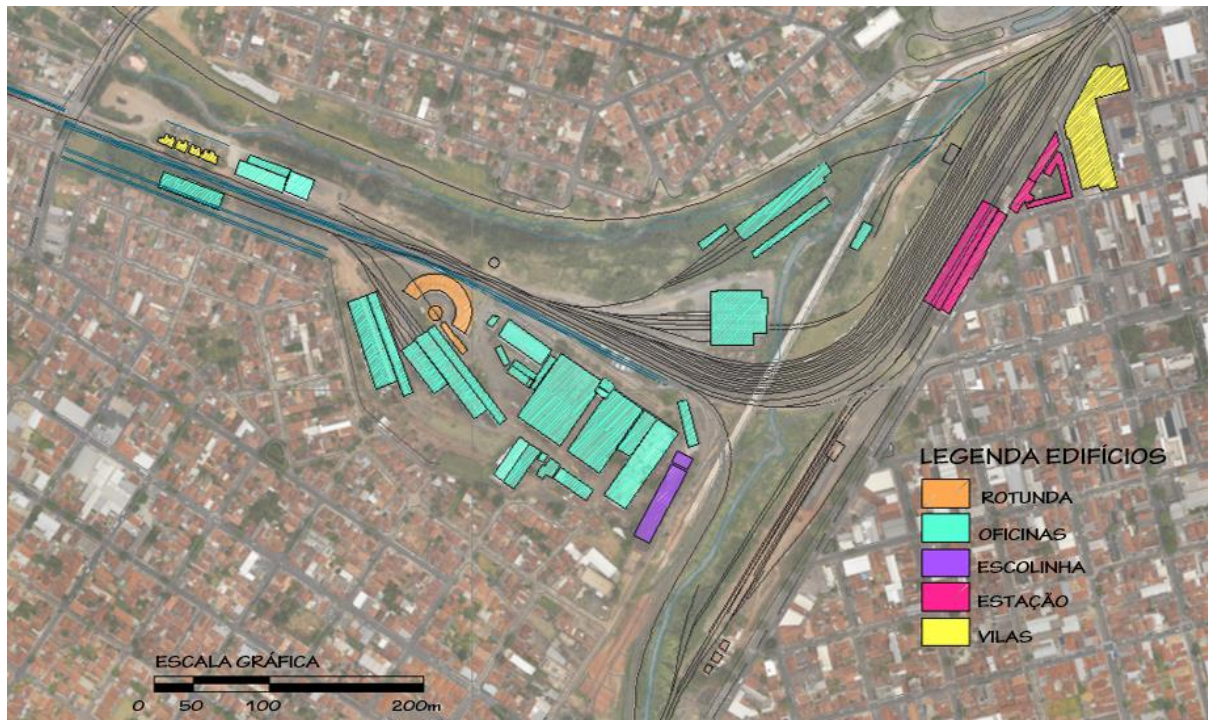
Fonte: Amaral; et al., 2015, p. 147 (reprodução)

As obras da nova Estação foram iniciadas em 1936, e em 1939, o edifício “satisfez os fins que determinaram sua execução, não só para a instalação de dois pavimentos superiores [...] [para todos os funcionários administrativos, ] como também para concentrar, na parte térrea, todo os serviços de Tráfego de passageiros [...]” de todas as três companhia, da Noroeste e das Estradas de Ferro Paulista e Sorocabana (RELATÓRIO ANUAL, 1939), consagrando a organização administrativa prevista no organograma e fluxograma desde 1917.

No primeiro andar, a Diretoria com os Setores diretamente subordinados a ela, mais a 2ª Divisão, e, no segundo andar, a Chefia da Terceira divisão, a Administração da Terceira Divisão, Contadoria, Guarda-livros, Arquivos e Sub contadoria de Tomada de Contas (AMARAL; et al., 2015, p. 149).

Nesse tempo, as oficinas localizavam-se do outro lado do Rio Bauru, mais próximo às Vilas que se formaram, distante do centro e da Estação, onde estavam trabalhando os operários. Eram os cargos mais distantes, hierarquicamente falando, da 1ª Divisão, e, ficavam igualmente, o mais distante possível da estação e funcionários administrativos. A separação entre os que mandam dos que obedecem era, portanto, além de administrativa, física: os trilhos do pátio funcionavam como delimitador entre os funcionários administrativos e operários. Figura 13.

Figura 13. Mapa. Edifícios da EFNOB em Bauru



Fonte: autora, 2016 – sobre foto aérea 2013 (PMB)

O resultado dessa concepção administrativa se reflete até mesmo na localização das edificações e as tipologias das casas das vilas ferroviárias, que também correspondem à hierarquia de trabalho na organização da estrutura administrativa da Companhia, como veremos adiante, quando abordaremos a configuração do espaço físico.

Com a criação da Rede Ferroviária Federal em 1957, são incorporadas quase duas dezenas de empresas ferroviárias públicas à EFNOB, e o organograma que já era tão simples, fica ainda mais complexo (AMARAL; et al., 2015, p. 150). Em 1969, a Rede é dividida em 4 sistemas regionais (EFNOB como regional Centro-Sul), e em 1976, é redividida em 10 Superintendências Regionais, sendo a EFNOB a SR-10.

Na nova formatação hierárquica, o maior cargo da companhia continua sendo o Diretor Superintendente, ao qual foram subordinados 6 (seis) novas denominações de Divisões: Diretor Assistente de Operações, Departamento relações públicas, Secretaria geral, Departamento jurídico, Departamento de planos e obras, e, Diretor Assistente de Administração. A esses, uma infinidade de outros departamentos menores subordinados.

### 3.3. Políticas públicas de incentivo à criação das rodovias

Durante a década de 1920, as rodovias construídas no estado de São Paulo e no Brasil não eram algo que justificasse uma ameaça ao transporte ferroviário. O próprio “fracasso das ferrovias em propiciarem a implantação de uma rede nacional de transportes no Brasil [foi que] trouxe [...] as primeiras preocupações com as rodovias” (GALVÃO, 1996, p. 195).

As baixas perspectivas de lucro de alguns trechos também não despertavam o interesse de investidores particulares, o que acabou forçando o governo a assumir a administração das linhas. Claro que isso também foi uma resposta ao fim da I Guerra mundial, momento em que ocorreram grandes mudanças no cenário político e econômico internacional, levando à falência grande parte das companhias ferroviárias que operavam no Brasil (FINGER, 2013, p. 401).

A falência das empresas ferroviárias e o processo de entrega da malha falida e deficitária aos Governos Federal e Estaduais, coincidindo com o momento de importação dos primeiros automóveis dos Estados Unidos na década de 1920, que fez com que o transporte rodoviário voltasse a entrar na agenda (FINGER, 2013, p. 403)

Diante de todas as dificuldades, como a constante necessidade de empresas para administrar as ferrovias, embates para ajustes de tarifas, taxas, manutenção, toda a questão sobre contratos e privilégios, greves que paralisavam o transporte no país, Juscelino Kubitschek (1956-1961) dá clara prioridade e consolida a indústria automobilística em uma gradativa substituição aos serviços das ferrovias – processo que ficou conhecido por “opção rodoviarista”.

Uma política de investimentos no setor rodoviário legitimada “pelo discurso da promoção e integração econômica interna a partir do desenvolvimento industrial e da modernização da agricultura, que necessitavam de um sistema de transportes confiável” (FINGER, 2013, p. 403).

Em 1944 foi aprovado o plano geral de viação nacional, onde as estradas de rodagem e superposição das rodovias deveriam ser supletivas e complementares aos principais troncos ferroviários e aos portos. Havia ainda um receio da concorrência das estradas com as ferrovias, e de qualquer maneira, a ideia de ligação das diversas regiões do país via rodovias era ainda considerada uma meta distante de ser alcançada (GALVÃO, 1996, p. 195).



A partir da década de 50, o Estado Brasileiro já não investia tanto em ferrovias quanto no início do século. O Plano Nacional de Viação de 1951 estabeleceu de uma vez por todas, as prioridades de transporte no país:

o texto do plano **claramente especificava que as rodovias, a partir de então, passariam a assumir a “função pioneira, outrora exclusiva das estradas de ferro”**, e que “o desenvolvimento da rede ferroviária seria, em grande parte, substituído por estradas de rodagem (GALVÃO, 1996, p. 197, destaque da autora).

Mas Anna Finger (2013) defende que outros motivos, além de opções políticas, também contribuíram para a decadência do transporte ferroviário do país. A desvinculação entre os traçados das linhas, a pluralidade de bitolas e material rodante (sem padrão) e as tarifas obsoletas caracterizavam uma “forma de implantação de um sistema extremamente dependente de processos econômicos que, quando entraram em crise, levaram consigo a razão de existir das linhas” (FINGER, 2013, p. 404).

Os ferroviários notaram os rumos da política brasileira. “Porque a gente via que a política era anti ferroviária. A política brasileira não (...) queria a ferrovia. Por quê? Por causa da fábrica de caminhões, ônibus, pneus. Porque o trem é uma coisa que dura muito. Trem não troca pneu”, Décio Pedro Voltolin, inspetor geral de trens (*in* LOSNAK, 2003, p. 392), e José Eufrauzino dos Santos, carpinteiro “A política do nosso país é mais pra rodovia, eu sempre falo isso. Um político não tem ferrovia, ele tem fábrica de automóvel, ele é dono de transportadora, ele não é dono de ferrovia, não é dono de trem” (*in* LOSNAK, 2004, p. 192).

Os caminhões, para fazer concorrência ao transporte ferroviário, começaram a buscar carga nas fazendas. Facilitava porque muitas dessas fazendas ficavam mais de 30, 40 quilômetros da estação mais próxima. A Noroeste, então, não perdia somente bilheteria com a redução de viagens, mas, também, o frete de cargas. A logística tampouco colaborava, perdia-se muito tempo e mercadoria no transporte ferroviário, e ninguém se preocupou com a modernização dos procedimentos. “A ferrovia falhou. Ela não acompanhou o tempo. Se ela tivesse facilitado com meios modernos de descarga, esteiras rolantes, mas não; era só braçal. E eram da própria ferrovia, o que era complicado, tinha que ter o emprego”, Getúlio Imaisumi, engenheiro (*in* LOSNAK, 2003, p. 338).

Para realizar o transporte de uma determinada localidade, era necessário mão-de-obra para carregar um caminhão, que levaria a mercadoria até a estação – carregamento, empilhamento. No momento de despachar, a mercadoria tinha que ser

descarregada (do caminhão) e ser novamente empilhada dentro do vagão. O mesmo caminhão que poderia levar a carga diretamente para o porto de Santos, por exemplo, no caso de exportação, ou para São Paulo numa torrefação, otimizando tempo e mão-de-obra, que carregaria e descarregaria, somente uma vez cada.

Faltava também acessibilidade (custo) e agilidade.

Numa ocasião fui despachar um material daqui de Bauru para Água Clara pro meu irmão. Vamos supor, pesava 105 quilos, eu teria que pagar por 200 quilos. Se ela pesasse 80 quilos, eu tinha que pagar por 100 quilos. Entendeu? O preço era diferente do transporte rodoviário. Eu despachava pela rodovia, em nove horas estava lá em Água Clara. Eu despachava pela ferrovia, 48 horas para chegar lá. E pagava o triplo. Você ligava na transportadora, eles pegavam o objeto onde estivesse, levava e entregava no local. Na ferrovia, você entregava na estação e ainda tinha de pagar o transporte até lá (Saturnino Lima *in* LOSNAK, 2004, p. 239).

Ainda segundo Alberto Soares Ribeiro (*in* LOSNAK, 2004, p. 249), os vagões ficavam muito tempo parados na estação, devido à indisponibilidade de uma locomotiva que imediatamente engatasse os vagões para transportá-los. O fazendeiro carregava os vagões para enviar, mas enquanto aguardava no pátio, às vezes por motivo de buraco na cobertura dos vagões, milho e feijão chegavam a brotar.

Houveram muitas dificuldades, a Noroeste sempre trabalhou em uma situação complicada. Apesar da maior densidade de tráfego, pessoas, comércio, indústria e agricultura em São Paulo, depois que atravessava a ponte sentido Corumbá, o que havia era aquele cerradão com reduzida densidade demográfica e pouco volume de mercadoria para transporte. “Durante algum tempo, o objetivo da Noroeste foi só ajudar o desenvolvimento de Mato Grosso” Abel Aparecido Cortez, que trabalhou no setor administrativo e jurídico na ferrovia (*in* LOSNAK, 2004, p. 122).

Em março de 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), que, com a intenção de melhor gerenciar as linhas e com o argumento de modernizá-las, reuniu todas as 18 empresas ferroviárias diretamente subordinadas ao governo federal. “O objetivo dessa lei era uniformizar, modernizar a administração das ferrovias, porque cada uma era administrada de uma forma”, Abel Cortez (*in* LOSNAK, 2004, p. 123).

Era uma empresa de economia mista, com administração indireta do Governo Federal, e que estava vinculada, funcionalmente falando, ao Ministério dos Transportes. Na prática, a Noroeste deixou de ser uma autarquia (que fazia tudo: recebia dinheiro dos fretes dos produtos de transportes, folha de pagamento, pagava

o pessoal, tinha orçamento, receita e despesas), e passa à unidade de operação, com administração central no Rio de Janeiro.

O sistema foi alterado de estatuto do servidor público para regime pela consolidação das leis trabalhistas, que acabou gerando soma das vantagens, direitos, prerrogativas de ambos os sistemas (garantido pelo princípio da isonomia, da igualdade do mesmo serviço no mesmo local). A reclassificação de cargos, através da lei federal aprovada em julho de 1958, resultou para alguns uma série de vantagens de ordem pessoal e financeira.

Durante os 40 anos de funcionamento, a RFFSA geriu cerca de 22 mil quilômetros de linhas férreas, o que em 1996 representava 73% da malha nacional. Durante algum tempo, a sociedade funcionou razoavelmente bem, até que as verbas foram deixando de ser repassadas. No fim da década de 80, o valor chegou a 19% do que era repassado no início da mesma década.

Oras, no início dos anos 80 o Brasil ainda vivia a ditadura militar. O último presidente da década de 70, Ernesto Geisel (1974-1979) e seu sucessor, João Figueiredo (1979-1984, último presidente do regime militar) foram responsáveis por abrandar a ditadura, e já demonstravam sinais de abertura política. O país havia encerrado seu período de grande crescimento chamado Milagre Econômico entre os anos de 1968 e 1973, e vivia uma delicada situação de crise financeira.

Abel Cortez fala, inclusive, da situação de instabilidade emocional gerada pela mudança de presidentes da República, porque "... cada vez que mudava o presidente, mudava o superintendente da ferrovia e mudavam também os chefes de departamento"... "Isso era o lado desagradável do trabalho na ferrovia" (*in* LOSNAK, 2004, p. 119).

A década de 80 teve, portanto, um contexto econômico conturbado, com hiperinflação e muitas tentativas de reforma monetária, como o Plano Cruzado, Plano Bresser e Plano Verão, e, terminou conhecida como a década perdida (do ponto de vista econômico, do crescimento e do desenvolvimento). No âmbito político, após o maior movimento social da história do Brasil – "Diretas Já", em 1984 – o fim da ditadura se materializou com a promulgação da Constituição em 1988.

Muitas informações coletadas no sentido da viabilidade econômica da ferrovia eram contraditórias. Em 1990, auge da crise ferroviária, após demissão de ferroviários em todas as superintendências regionais, a Diretoria Superintendência Regional de Bauru Rede Ferroviária Federal S/A publicou nota no jornal de maior



circulação na cidade, onde justifica o ocorrido. Na nota “Mensagem aos ferroviários: Realidade e bom senso” é publicado a receita mensal da Rede, de Cr\$4.375.648.000,00 (quatro bilhões, trezentos e setenta e cinco milhões e seiscentos e quarenta e oito mil cruzeiros), *versus* o dispêndio, que só com pessoal atinge 78% da receita, o equivalente a Cr\$3.410.360.000,00 (três bilhões, quatrocentos e dez milhões e trezentos e sessenta mil cruzeiros), além dos gastos inevitável com material, combustível, água, luz, telefone, dentre outros (JC 21/07/1990). Figura 14.

Figura 14. Mensagem aos ferroviários, publicada em jornal de grande circulação

## Mensagem aos ferroviários Realidade e bom senso

É do conhecimento de todos que a nossa Rede Ferroviária Federal enfrenta, momentaneamente, uma situação financeira das mais críticas, arrecadando quantia insuficiente para atender aos seus compromissos normais e inadiáveis. Enquanto sua receita mensal é, hoje, de Cr\$ 4.375.648.000,00 (quatro bilhões, trezentos e setenta e cinco milhões e seiscentos e quarenta e oito mil cruzeiros), o seu dispêndio, somente com pessoal, atinge aos Cr\$ 3.410.360.000,00 (três bilhões, quatrocentos e dez milhões e trezentos e sessenta mil cruzeiros), o que equivale a cerca de 78% (setenta e oito por cento) da receita. Considerando os gastos inevitáveis com material, combustível, luz, água, telefone e outros, percebe-se facilmente a impossibilidade de realizar-se os investimentos essenciais à sobrevivência da Empresa e seu crescimento. Este quadro é insustentável e, se permanecer assim, constituirá séria ameaça ao futuro da Rede e ao emprego de todos os que aqui trabalham.

Medidas administrativas para aumentar a receita e reduzir os custos estão sendo tomadas e inúmeras outras estão em vias de adoção, com a finalidade maior de preservar salários e empregos. Algumas dessas medidas já foram adotadas, inclusive a mais dolorosa e difícil - imprescindível, porém, que foi a demissão de ferroviários.

A decisão de adequar seu efetivo de pessoal, demitindo alguns empregados, medida amarga e que compõe uma séria de remédios indispensáveis à busca do seu soerguimento financeiro, foi adotada pela Empresa em respeito à política maior estabelecida pelo Governo Federal. Utilizaram-se critérios sugeridos por entidades sindicais e outros, que a Administração entendeu como válidos.

As demissões foram efetivadas por todas as Superintendências Regionais em obediência às determinações desta Diretoria. São, portanto, descabidas as críticas dirigidas a essa ou aquela Superintendência Regional. A nenhuma delas coube, isoladamente, a iniciativa de tal decisão.

É assim, nesta conjuntura desfavorável, que nos encontramos frente à difícil tarefa de negociar reajustamento salarial com as entidades sindicais dos ferroviários.

Esta Diretoria, também composta de ferroviários, não é movida pelo propósito de rejeitar pretensões salariais justas, mas é que, sobre ela, recai a responsabilidade de evitar o agravamento da situação financeira da Empresa - da qual todos dependemos, e de garantir a manutenção do emprego da grande maioria. A elevação de níveis de remuneração, ainda quando justa, não pode ser feita de modo a colocar em risco os interesses maiores da própria classe ferroviária.

O simples reajuste dos fretes, no entanto, não é a saída, como muitos pensam. As tarifas estão intimamente ligadas ao mercado, que nos pressiona através de nossos concorrentes.

Diante da situação da Empresa aqui exposta, esta Diretoria sente-se no dever de alertar aos ferroviários sobre as dificuldades do momento e pede a todos que façam uma reflexão crítica acerca desses problemas, que todos enfrentamos.

Agora, mais do que nunca, a classe ferroviária deve ter uma visão realista e espírito de compreensão. Não há solução indolor, salvo no discurso vazio de eventuais mercadores de ilusões.

Através do trabalho e da dedicação, conclamamos a classe ferroviária a ombrear-se com a Administração da Empresa para, juntos, vencermos esse difícil momento e edificarmos a Empresa com a qual sonhamos.

**A DIRETORIA  
SUPERINTENDÊNCIA  
REGIONAL DE BAURU  
REDE FERROVIÁRIA  
FEDERAL S/A.**

Fonte: JC – Jornal da Cidade de 21/07/1990, disponível no Museu Histórico, 2016

Durante a quarta greve dos ferroviários daquele ano (1990), no entanto, o superintendente João Batista Pacheco Fantin se contradisse ao informar que três dias

de paralisação comprometeria 30% da folha de pagamento, sendo que isso significaria que em 12 dias de trabalho a folha estaria paga, e que o restante era lucro para a Rede (JC 14/08/1990). Mas o déficit era justamente o argumento para considerar a greve abusiva e improcedente, e a diretoria da RFFSA decidiu demitir funcionários que não regressavam ao trabalho após nota de chamado publicada, mesmo sem o apoio comprovado do Tribunal Superior do Trabalho, TST (JC 22/08/1990).

A partir de 1990, como resultado do processo de privatização, o fluxo do transporte ferroviário diminuiu gradativamente até deixar de operar, ocasionando o sucateamento e o abandono. A iniciativa privada só tinha interesse pelos ramais ferroviários que ainda produziam lucro. O déficit era visível. Estava expresso na falta de manutenção de infraestrutura, nos trens que rareavam, e na própria dificuldade de operação da Rede, além disso, a categoria de ferroviários reivindicava reposição salarial de 218%, já que só depois do Plano Collor, a perda salarial já atingia 166%.

Impossibilitada de gerar recursos suficientes para cobertura dos próprios serviços prestados, o Governo Federal inicia em 1992, um Programa Nacional de Desestatização, que foi concluído entre 1996 e 1998. Basicamente, foram ações voltadas à concessão de serviços públicos de transporte de carga à iniciativa privada, baseado na Lei nº 8.987/1995, conhecida como Lei das Concessões.

A concessão para exploração do transporte de cargas foi levada à licitação, na modalidade leilão, e o primeiro realizado foi da S-R10 (ramal antiga NOB), através do Edital nº PND-A-5 de 29/11/95, que resultou na assinatura de Contrato de Concessão (outorgada pela União, através do Ministério dos Transportes, mediante contrato firmado em 27/06/96) e de Arrendamento (Contrato de Arrendamento nº 037/96 firmado pela RFFSA na mesma data) com a Concessionária **Ferrovias Novoste S/A**, passando a empresa a explorar tal trecho férreo e os bens operacionais a ele inerente a partir de **01/07/96** (Ofício histórico – Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA).

[...] a referida Malha é formada basicamente por uma **linha tronco**, com **1.307 Km** de extensão (414 Km no Estado de São Paulo e 893 Km no Estado de Mato Grosso do Sul), que liga Bauru/SP a Corumbá/MS (fronteira com a Bolívia), passando por Campo Grande, Capital do Estado de Mato Grosso do Sul, além de um **ramal principal**, com **304 Km** de percurso, ligando Campo Grande/MS a Ponta Porã/MS (fronteira com o Paraguai), bem como por outros dois ramais menores localizados no Estado de Mato Grosso do Sul, estes denominados de ramal de Ladário (Corumbá/MS ao Porto de Ladário/MS, no Rio Paraguai), com uma extensão de 5,7 Km, e também o ramal de Porto Esperança, com 4,3 Km de extensão, que tem início na Estação de Agente Inocência e termina nas margens do Rio Paraguai,

cumprindo destacar que ao longo de todo o trecho existem cerca de 153 Pontes/Viadutos (Ofício histórico – Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA)

Logo em 1998 a *Novoeste* passa a integrar outra empresa, um grupo econômico denominado *Ferropasa*. Depois de mais alguns anos, se transforma em *Brasil Ferrovias*, o que hoje é controlado pela *América Latina Logística – ALL*. Em dezembro de 1999, o Governo Federal finalmente dissolve, liquida e extingue a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, com o arrendamento de todos os mais de 4.000 itens operacionais que foram inventariados, além de inúmeras obras de arte instaladas na via férrea, entre pontes, pontilhões, viadutos, passagens superiores ou inferiores, muros de arrimo, etc.

Por volta de 2002, as Concessionárias operadoras das malhas formaram uma “holding”, denominada Brasil Ferrovias, com sede estabelecida em Campinas, SP. E, em 2006, a empresa América Latina Logística – ALL, adquiriu o controle majoritários das empresas a partir da aquisição de ações, e passou a ter o controle administrativo (grupo controlador) sobre as concessionárias, com sede administrativa única (Presidência e Diretorias) na cidade de Curitiba, e duas unidades operacionais, uma responsável pelo trecho localizado no Estado de São Paulo com sede em Bauru, SP, e outra responsável pelo trecho no Estado do Mato Grosso do Sul, com sede em Campo Grande, MS.

A Rede Ferroviária Federal S/A, em liquidação, foi extinta em 22/01/07, por força da Medida Provisória nº 353/07, que foi convertida na Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007, quando o Governo Federal assumiu todos os ativos e passivos daquela empresa. Inicia então um processo de inventário, sob coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes, que abrange o levantamento de todos os bens (móveis e imóveis), direitos (contas a receber, etc.) e obrigações (contas a pagar, indenizações, etc.).

A privatização da estrada de ferro em si suprimiu milhares de postos de trabalho com as demissões em massa, revogou diversos direitos conquistados pelos ferroviários durante décadas de lutas, as promoções e os aumentos de salários ficaram mais raros, sem contar que o número de acidentes na operação dos trilhos aumentou consideravelmente. (MORATELLI, 2009, p. 25)

Mas se ignoramos essa função social da ferrovia, que relaciona empregos, direitos de trabalhadores e segurança aos funcionários, e buscarmos as motivações econômicas, a verdade, e resumidamente, é que

tanto o melhoramento quanto a expansão física das ferrovias deixaram de ocorrer simplesmente porque não havia qualquer justificativa econômica para sua melhoria e expansão, dadas as condições sociais, políticas e econômicas do país, ainda vigentes quanto no surgimento da era rodoviária (GALVÃO, 1996, p. 205).

O autor alega que o nível de renda da população era baixo, com exceção da concentração de renda e riqueza nas mãos de poucos, somado a reduzida densidade de tráfego colaboraram para que as rodovias emergissem como única modalidade de transporte capaz de ligar efetivamente as regiões do país, viáveis e eficientes do ponto de vista privado (GALVÃO, 1996, p. 206).

O café não possuía substituto capaz de tornar as companhias ferroviárias rentáveis, e o progressivo sucateamento dos equipamentos, falta de manutenção do material rodante, dos trilhos e linhas, enfim, uma soma de diversos fatores que contribuíram para que as ferrovias se tornassem incapazes de fazer concorrência às rodovias.

\* \* \*

A Cosan, gigante do setor sucroalcooleiro, fechou recentemente a compra de ações da ALL e passou a deter 49% do grupo que reúne os principais acionistas da companhia, transformando-se na maior sócia isolada da holding. Em 2015 foi concluído o processo de fusão entre Rumo e ALL, e a nova companhia resultante dessa fusão é hoje a principal escoadora de grãos (soja e milho), açúcar, cítricos, celulose, fertilizantes, manufaturados e combustíveis, da região Centro-oeste para Santos (SP). A intenção é a redução de tarifas praticadas, uma vez que 80% do açúcar para exportação já era transportado por ferrovia.

Na atualidade, portanto, o transporte ferroviário segue nas mãos da iniciativa privada. Ataíde Machado, ex-ferroviário que estudou até a quarta série já dizia que

a ferrovia não podia acabar. A estrada de ferro é uma coisa que o país precisa. Ela é tudo pra carregar cargas grandes. É mais segura e tem o comando do governo. Não devia ter acabado. Problema tinha, mas isso tem em qualquer coisa, e vai ter sempre. O governo fez uma besteira (*in* LOSNAK, 2004, p. 151).

Muito embora seja o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) a entidade “proprietária” das várias das malhas do sistema ferroviário e bens em situação de abandono, ele é poder concedente nos contratos de concessão, que repassa às concessionárias operadoras das ferrovias, a responsabilidade pela manutenção e zelo pelo bom estado de conservação dos bens operacionais da linha, obrigações estas estipuladas nos contratos de concessão e de arrendamento.

A maior parte desses bens considerados operacionais, no entanto, não estão sendo utilizados pela concessionária operadora, juntando-se à grande massa de bens de valor histórico e cultural abandonados. O Ministério Público Federal, através da Procuradoria da República no Município de Bauru/SP, já solicitou que edifícios em desuso como as oficinas na NOB, juntamente com os bens não operacionais abandonados, fossem entregues em comodato ao Município de Bauru, desde que este assumisse as obrigações de restauração, guarda e conservação (Inquérito Civil Público nº 1.34.003.000307/2008-11).

Mas em reunião onde seria realizado tal contrato em comodato dos edifícios, a princípio o conjunto das oficinas, a empresa afirmava transferir os bens em “perfeito estado de conservação”, o que além de questionável, é crime. Obviamente, os gestores não deram continuidade à tal processo, optando por isentar-se de tal responsabilidade.

A concessionária operadora demonstra que pouco se importa com a manutenção preventiva, e o governo federal tampouco se importa em fazer valer as obrigações a que a concessionária está contratada. Resta ao município o dever de intervir, com projeto sustentável, para preservar memória coletiva e identidade da cidade, tendo ainda que procurar meios legais de obter a posse dos edifícios.

### **3.4. Gestão e gestores do patrimônio**

As cidades – cenário do patrimônio arquitetônico urbano – são espaços conformadores da ação do homem e objeto de constantes leituras e interpretações, deveriam estar organizadas de modo a “atender a quatro necessidades humanas básicas: habitação, lazer, trabalho e circulação” (CIAM, 1933 *apud* IPHAN, 2004), da melhor maneira possível resumindo a idealização da “cidade funcional” da Carta de

Atenas, fruto da reunião do Congresso Internacional de Arquitetura em 1933 – há mais de 80 anos.

Essa é somente uma dentre as muitas Cartas Patrimoniais, que não são novidade, e trazem uma orientação completa para qualquer país que se interesse em “assegurar a preservação ou o salvamento dos bens culturais ameaçados por obras públicas ou privadas” (UNESCO, 1968, pg. 10). São muito claras e ricas em detalhes, descrevem os métodos que devem ser utilizados no momento de uma intervenção em edifícios e conjuntos históricos tombados, sempre no intuito de fortalecer sentimentos de respeito e vínculo com o patrimônio histórico, através de medidas adequadas.

Para restauração de um edifício, por exemplo, já é consenso a não alteração do aspecto da matéria, ou a cor utilizada nas superfícies. Qualquer interferência visível a ser realizada, deverá adotar a técnica o mais discreta possível, e não poderá deixar dúvidas quanto à época do emprego da modificação (MINISTÉRIO DE INSTRUÇÃO PÚBLICA, 1972, pg. 4).

Ao que se refere à educação patrimonial, “o interesse e o respeito pelo seu próprio patrimônio cultural e pelo de outros povos” deve ser estimulado e fomentado pelo poder público, pelos conselhos, associações históricas e culturais, e ainda pelos estabelecimentos de ensino, órgãos públicos que se ocupam do desenvolvimento do turismo e associações de educação (UNESCO, 1968, pg. 10).

No Brasil, muito anterior à vigente CF – Constituição Federal, foi o Decreto-Lei de 1937 que trouxe as orientações e procedimentos que devem ser adotados nos processos de tombamento. Desde efeitos, prazos a serem seguidos, inscrições provisórias e definitivas nos livros, sanções e preferência de compra de bem tombado ao poder público (BRASIL, 1937).

Depois, na CF de 1988, está a atribuição da competência de legislar sobre a preservação do patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico à União, aos Estados e ao Distrito Federal (BRASIL, 1988, art. 24). Porém é exclusivamente dos municípios a função de promover a proteção desse patrimônio histórico-cultural local, com a devida observação a essa legislação e ação fiscalizadora federal e estadual (BRASIL, 1988, art. 30). O tombamento do bem patrimonial pode ser realizado pela União, Estado ou Município, dependendo do grau de relevância e interesse para o local e conselhos dos diversos níveis.

Essa função atribuída aos municípios faz sentido uma vez que os edifícios históricos, apesar de estarem inseridos primeiramente em um contexto de identidade

patrimonial do ser humano autor de sua própria história e espaço de convivência, estão também em relação direta com os habitantes, e são testemunhos do que uma época produziu especificamente naquele local.

Os habitantes de uma cidade, fisicamente mais próximos, portanto, é que deverão apropriar-se do significado da manutenção da memória coletiva e conseqüente preservação dessas edificações e tirar proveito da atual situação de participação popular na elaboração de políticas, programas e projetos de requalificação urbana.

### **Gestão Municipal: valoração do Patrimônio**

A dinâmica urbana, muito além da facilidade pela proximidade, também incorpora dificuldades de outra ordem nesse processo. A presença dos empreendedores que visam somente o lucro, por exemplo, que alinham seus interesses aos potenciais gestores públicos, e fazem financiamentos de campanha a troco de seus interesses particulares.

É quando não basta somente conhecer as necessidades para conservação do patrimônio, porque casos assim, nesse país, infelizmente são formatados pelo capital. Os instrumentos jurídicos na ação de tutela ainda encontram muita resistência na conciliação entre o interesse público na conservação do patrimônio e o direito de propriedade privada, que ignora a função social do lote, do patrimônio, do conjunto em si.

Importante observar que isso ainda colide com legislação urbanística, Lei Federal nº 10.257 de 2001, conhecida como Estatuto da Cidade, que regula “o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental” (BRASIL, 2001, art. 1º) definindo as diretrizes gerais para o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade.

Dentre as diretrizes, a garantia do direito às cidades sustentáveis, a obrigatoriedade da gestão democrática, cooperação entre os governos e iniciativa privada em atendimento ao interesse social, e, a formação dos conselhos para dar legitimidade nesses procedimentos, a serem acompanhados por representatividade diversas do município. Todos direitos previamente estabelecidos nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal, mas amplamente abordados no sentido de planejar o

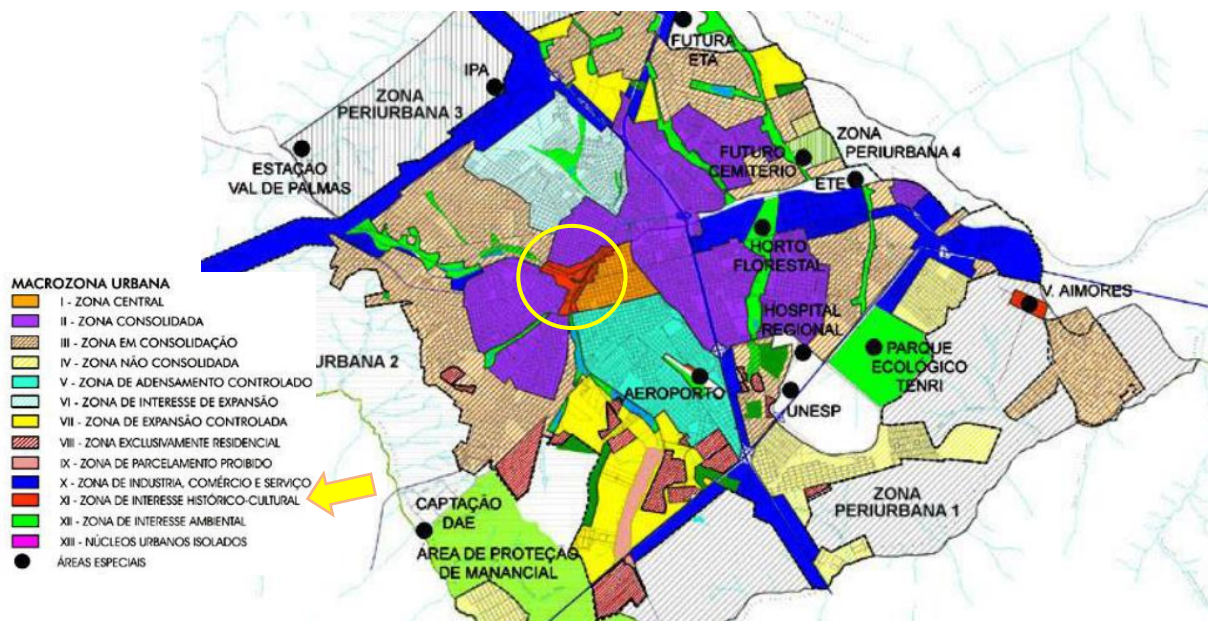
desenvolvimento sustentável das cidades, e garantir que tudo seja feito democraticamente, e com transparência.

Mas o problema do país nunca foi legislação, ou a falta dela... muito pelo contrário. A impressão que se tem é que o poder público não tomará as medidas necessárias a uma requalificação dos centros urbanos sem a pressão proveniente da camada popular. Embora esteja em suas prerrogativas como poder executivo local estabelecido em Lei, a discussão sobre preservação de um bem tombado é recente, e ainda não foi completamente assimilado por quem entende que a cidade deve crescer e desenvolver-se com a desobstrução dos caminhos onde estão edifícios desocupados e degradados.

No que tange o assunto de patrimônio no município de Bauru, o Plano Diretor Participativo de 2008, entre os princípios para política urbana, define a: “proteção, preservação e recuperação do patrimônio ambiental, natural ou artificial, do patrimônio cultural, histórico e paisagístico para a garantia da convivência entre o homem e o meio ambiente e a manutenção da história” (BAURU, 2008, art. 3º X).

Na mesma lei, existem ainda diretrizes propostas para orientar o desenvolvimento equilibrado da delimitada Zona de Interesse Histórico-cultural. Entre elas, propostas de programas de preservação, recuperação e manutenção do patrimônio, com revitalização da área, prédios e entorno do pátio ferroviário, e fomento de atividades turísticas. Figura 15.

Figura 15. Macrozoneamento de Bauru, com Zona de Interesse Histórico-cultural



Fonte: cartografia do PDP, 2008 (modificado)



Nada, no entanto foi regulamentado ou implementado nesse sentido. Nem a regulamentação dessa Zona de Interesse Histórico-cultural, tampouco programas e incentivos para preservação, recuperação e manutenção desse patrimônio, que deveriam ser propostas pela Secretaria Municipal de Cultura como metas físicas e políticas públicas de curto, médio e longo prazo (SALCEDO, 2011).

A zona criada pelo PDP dá lugar a variadas interpretações, carece de regulamentação específica para entrar em vigência, e esta, deve contemplar “delimitação dessas áreas, graus de proteção, usos compatíveis, gabaritos de altura, recuos, densidade, volumetrias, materiais e cores das fachadas, acessibilidade para deficientes físicos, mobiliário urbano, textura dos espaços livres (ruas, praças), controle do tráfego, entre outros” (SALCEDO, 2011). Está claro que apesar de ser citado no Plano Diretor, ainda falta muito para que consideremos o patrimônio do complexo ferroviário protegido pela Gestão Municipal.

### **Tutela do patrimônio industrial: CONDEPHAAT e CODEPAC**

Diante da importância do conjunto arquitetônico da CEFNOB em Bauru, em 12 de novembro de 1992 foi solicitado seu tombamento ao CONDEPHAAT. Após trâmite habitual do processo, em março de 2000, o parecer da conselheira do CONDEPHAAT é favorável ao tombamento do Parque Ferroviário em Bauru<sup>1</sup>, ressaltando a sua relevância no contexto local, estadual e federal, e os valores: histórico-cognitivo, estético-formal, pragmático ou uso afetivo das edificações.

A deliberação do Conselho pelo tombamento é publicada no Diário Oficial do Estado em 8 de abril de 2000, com ratificação posterior publicada no Diário oficial do Estado em 24 de junho de 2009, como consta na figura 16.

---

<sup>1</sup> O Processo nº 30.367/92, que está em andamento no CONDEPHAAT, já tem parecer favorável do colegiado do conselho emitido, estando pendente apenas a homologação, expedição de resolução pelo Secretário de Cultura do Estado e posterior inscrição dos bens tombados em livro próprio, para que produza todos os seus regulares efeitos.

Figura 16. D.O. publicação da decisão de tombamento pelo Conselho em 24/06/2009

CULTURA		
<p><b>CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO</b></p> <p><b>Notificações</b></p> <p>De acordo com o que dispõe o artigo 142 do Decreto 13.426, de 16.03.79, notificamos a todos os interessados que o Colegiado do CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - em sua sessão ordinária de 08 de junho de 2009, Ata nº 1534, deliberou aprovar pareceres de Conselheiros Relatores, no sentido de:</p> <p>a) Retificar a decisão de tombamento datada de 03.04.2000 nos seguintes termos:</p> <p>Antiga Estrada de Ferro Noroeste (atual Museu Ferroviário) - substituir por Prédios de Escritórios e do DAF (Departamento de Assistência ao Ferroviário): contíguos ao lado leste da Estação e situados à Rua Primeiro de Agosto quadra 1 e à Rua Nobile Di Piero quadra 1;</p> <p>Estação Central da Noroeste - substituir por Prédio da Estação Central, e as respectivas Gares e plataformas, situadas à Praça Machado de Mello;</p> <p>Oficinas - Substituir por: Prédios do Conjunto das Oficinas da EFNOB, delimitados por sentido sul: pelos muros que os separam da Vila Falcão (muros próximos às ruas João Silveira Prado, José Bastos, José Carneiro, Oscar Guimarães); sentido oeste: Avenida Daniel Pacifico; sentido norte: leito do Córrego da Grama; sentido leste: Rua Alfredo Maia, quadra 1; E formado por: Centro de Formação Profissional, situado na quadra 1 da Rua Alfredo Maia; Prédio de Escritório das Oficinas, construído em torno de 1970; Conjunto de Prédios das Oficinas Mecânicas Centrais, construídas em 1921; Prédio da Oficina de Locomotiva Diesel, construído em torno de 1965; Rotunda, construída na década de 1920; Prédio, construído em torno de 1960, abrangendo: 1) Unidade de Construção Carros Metálicos; 2) Chefia da 1ª Residência da Via Permanente; Prédio da Unidade de Reparação de Truques, construída em torno de 1965; Prédio da Serraria; Unidade de Manutenção de Carros de Passageiros; Prédio do Posto de Abastecimento de Carro Restaurante; Barracão de Recuperação de Carros de Passageiros, construído em torno de 1930; Prédio da Base da Manutenção de Carros de passageiros: Escritório, Marcenaria, Eletrotécnica, Rouparia, construído em torno de 1965;</p> <p>Vila dos Funcionários - Substituir por: Conjunto da Vila de Funcionários da EFNOB, formado pelos seguintes imóveis: - Casa do Superintendente: Rua Primeiro de agosto nº 2-31; - Casas dos Engenheiros: Nobile Di Piero números 31, 32, 33, 34, 35; Demais Funcionários: Rua Nobile Di Piero números 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.</p>	<p>b) Incluir os seguintes imóveis no estudo de tombamento tratado no processo 30.367/92:</p> <p>a) Conjunto do Posto 1 da EFNOB, construído em torno de 1940 (situado no km 1 da via), formado por: a) Estação; b) Barracão; c) Depósito de inflamáveis e d) Casas de funcionários à beira da linha: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8;</p> <p>Antiga Estação da Estrada de Ferro Sorocabana, situada à beira da Avenida Pedro de Toledo em frente à quadra 3, construída em 1905;</p> <p>Três residências de funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana, situadas à beira da Avenida Pedro de Toledo em frente à quadra 5, construídas em 1905;</p> <p>Área da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, constituída de:</p> <p>Estação, área administrativa e prédio do CTC, situados à beira da linha entre ruas Agenor Meira e Rio Branco, construída na década de 1910;</p> <p>Casa do Chefe da Estação situada ao lado do prédio da Estação e do CTC com lote defronte à rua Rio Branco n. 3-16;</p> <p>Armazém, situado à beira da linha, do lado leste da Estação, entre as ruas Gustavo Maciel e Rio Branco, defronte à quadra 1 da Rua Júlio Prestes, bem como prédio contíguo ao armazém (antiga escolinha da Fepasa) situado entre este e a estação;</p> <p>Conjunto de casas dos funcionários, construídas na década de 1910 e postadas do lado oeste da Estação, à beira da linha, no trecho entre as ruas Agenor Meira e Virgílio Malta, com as seguintes numerações: 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24.</p> <p>Nos termos do parágrafo único do já citado artigo 142 e do artigo 146 do mesmo Decreto, a deliberação ordenando o tombamento ou a abertura do processo de tombamento assegura, desde logo, a preservação do bem até decisão final da autoridade competente, ficando, portanto, vedada qualquer intervenção que possa vir a descaracterizar os bens referidos, sujeitando qualquer intervenção à prévia autorização do CONDEPHAAT, além de poder ser punido o descumprimento do acima disposto com as sanções penais previstas no artigo 63 da Lei Federal nº 9605, de 12.12.1998.</p> <p>De acordo com o que dispõe o artigo 142 do Decreto 13.426, de 16.03.79, notificamos a todos os interessados que o Colegiado do CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - em sua sessão ordinária de 08 de junho de 2009, Ata nº 1533, deliberou aprovar o parecer do Conselheiro Relator, favorável à abertura de processo de estudo de tombamento do Palácio da Mogiana, sito à Av. Campo Salles nº 427 com Rua General Osório e Rua Visconde do Rio Branco, no Município de Campinas.</p>	<p>Nos termos do parágrafo único do já citado artigo 142 e do artigo 146 do mesmo Decreto, a deliberação ordenando o tombamento ou a abertura do processo de tombamento assegura, desde logo, a preservação do bem até decisão final da autoridade competente, ficando, portanto, vedada qualquer intervenção que possa vir a descaracterizar os bens referidos, sujeitando qualquer intervenção à prévia autorização do CONDEPHAAT, além de poder ser punido o descumprimento do acima disposto com as sanções penais previstas no artigo 63 da Lei Federal nº 9605, de 12.12.1998.</p> <p>De acordo com o que dispõe o artigo 142 do Decreto 13.426, de 16.03.79, notificamos a todos os interessados que o Colegiado do CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - em sua sessão ordinária de 08 de junho de 2009, Ata nº 1533, deliberou aprovar o parecer da Conselheira Relatora, favorável ao tombamento das instalações da antiga Fábrica de Tecidos Brasital, no Município de Salto, que incluem a) o polígono formado pela Praça Archimedes Lammoglia, Rua José Weisssoh, Praça Antônio Vieira Tavares, Praça da Bandeira, Rua Joaquim Nabuco, Rua 24 de outubro e a margem direita do Rio Tietê (entre a Praça Archimedes Lammoglia e a Rua 24 de outubro); b) a volumetria e fachadas os edifícios fabris situados no interior do referido polígono, identificados como Blocos A, B, C, D, E, F, G, I, J, K, N, O, Q, X, Z1; c) volumetria e fachadas a antiga residência do gerente, hoje Chalé da Reitoria, bem como o conjunto residencial formado pelas unidades 153, 165, 175, 187, 199, 209, 219, 229, 239, 251, 261 e 273 da Praça Antônio Vieira Tavares.</p> <p>Nos termos do parágrafo único do já citado artigo 142 e do artigo 146 do mesmo Decreto, a deliberação ordenando o tombamento ou a abertura do processo de tombamento assegura, desde logo, a preservação do bem até decisão final da autoridade competente, ficando, portanto, vedada qualquer intervenção que possa vir a descaracterizar os bens referidos, sujeitando qualquer intervenção à prévia autorização do CONDEPHAAT, além de poder ser punido o descumprimento do acima disposto com as sanções penais previstas no artigo 63 da Lei Federal nº 9605, de 12.12.1998.</p> <p>Estabeleça-se o prazo de 15 dias para apresentação de eventual contestação, conforme disposto no artigo 143 do já citado Decreto Estadual, contados a partir do recebimento da notificação.</p> <p style="text-align: right;">(24-25-26)</p>

Fonte: disponível em <[www.imprensaoficial.com.br](http://www.imprensaoficial.com.br)>. Acesso em 31 ago. 2015

A aprovação do Conselho pelo tombamento do Parque Ferroviário de Bauru, no entanto, não foi assinada pelo Governador do Estado de São Paulo, retornando o processo a figurar aprovado como “Estudo de Tombamento”, situação que protege e impede qualquer intervenção sobre o bem sem consentimento do CONDEPHAAT.

Isso porque o Decreto Estadual nº 13.426 de 1979, que regulamenta o Processo de Tombamento, estabelece que “a deliberação do Conselho ordenando o tombamento ou a simples abertura do processo assegura a preservação do bem até decisão final da autoridade [...]” (SÃO PAULO, 1979, art. 142).

A própria legislação federal já indica que o tombamento provisório (momento de abertura do processo) se equipara ao definitivo no cuidado a ser dispensado ao patrimônio (BRASIL, art. 10, 1937). O bem não pode ser destruído, demolido ou mutilado. Sequer reparado, pintado ou restaurado sem prévia

autorização, o que é válido, portanto, desde a abertura do processo com a notificação ao proprietário do estudo/intenção de tombamento do bem, ato tornado público através da publicação em diário oficial.

Com os avanços das discussões e atualização de conceitos sobre patrimônio, atualmente não é mais possível falar em tombamento de uma edificação sem considerar sua área envoltória, sua ambiência – a paisagem urbana no qual está inserido. O decreto estadual nº 48.137 faz observância quanto às dimensões de área envoltória (SÃO PAULO, 2003).

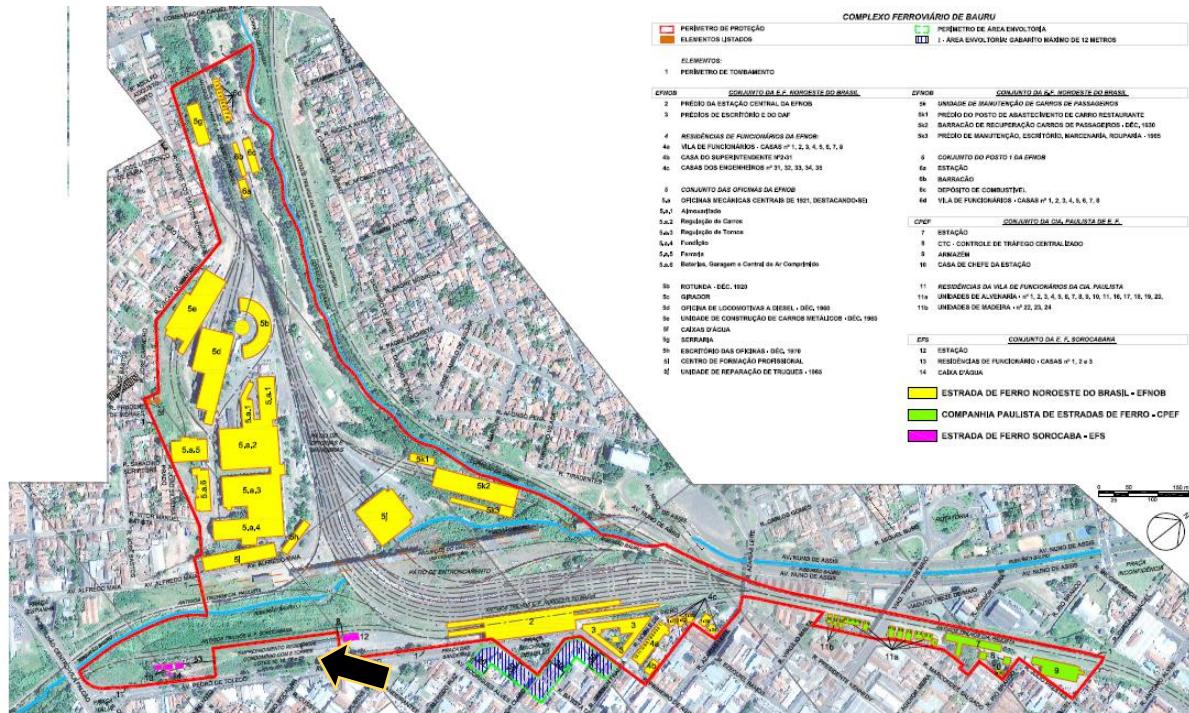
Para inclusão do tombamento de ambiência do patrimônio, o CONDEPHAAT se antecipou – no sentido de atribuir importância à paisagem – e iniciou processo de inclusão da ambiência dos edifícios da CEFNOB, publicando no diário oficial do estado em 24 de junho de 2009 o tombamento provisório do perímetro do complexo (SÃO PAULO, 2009).

Hoje, o tombamento do Complexo Ferroviário de Bauru, melhor exemplar de entroncamento férreo da América do Sul, está sendo discutido com a população do município, através da inclusão de perímetro de proteção no Processo Condephaat nº 30.367/1992 (mesmo processo pelo qual se aprovou os edifícios isoladamente).

Na definição, nos chama atenção o recorte do perímetro de tombamento (indicado pela seta na figura 17) que não tem sequer indicação de área de transição, como a demarcada próximo à estação ferroviária da NOB. Trata-se de área desmembrada da área total original e vendida pelo *Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias Bauru MS e MT*, onde foram aprovadas oito torres residenciais sem observância quanto à proximidade do patrimônio.

Para estimular aprovação dessas torres, gestão pública e empreendedorismo se *uniram*, e até lei de isenção fiscal sob título de “incentivo à moradia na Zona Central de Bauru” fora aprovada, para logo depois ser considerada inconstitucional pela Promotoria Pública de Bauru, que defende a participação comunitária em tais processos (não houve audiência pública), além de ter indicado desconformidade com Plano Diretor e normas urbanísticas vigentes (Ato da Mesa nº 07/2014, que declarou sem eficácia a norma contida na Lei Municipal nº 6.147).

Figura 17. Mapa. Proposta de tombamento da ambiência do Complexo Ferroviário de Bauru



Fonte: CONDEPHAAT, 2015 (modificado)

Embora a busca por adequação, iniciativas e projetos sobre a importância de ações educativas e preservação do nosso patrimônio estejam acontecendo no Brasil, no momento em que essas ações passam a ser efetivamente realizadas e controladas pelo poder público municipal é percebemos os desvios de conduta e as dificuldades.

Independente das ações locais, que comprovam a existência de um sistema de gerenciamento dos interesses sobre áreas como essa, no levantamento de informações fica evidente que os espectros dessas ações podem ser ainda maiores.

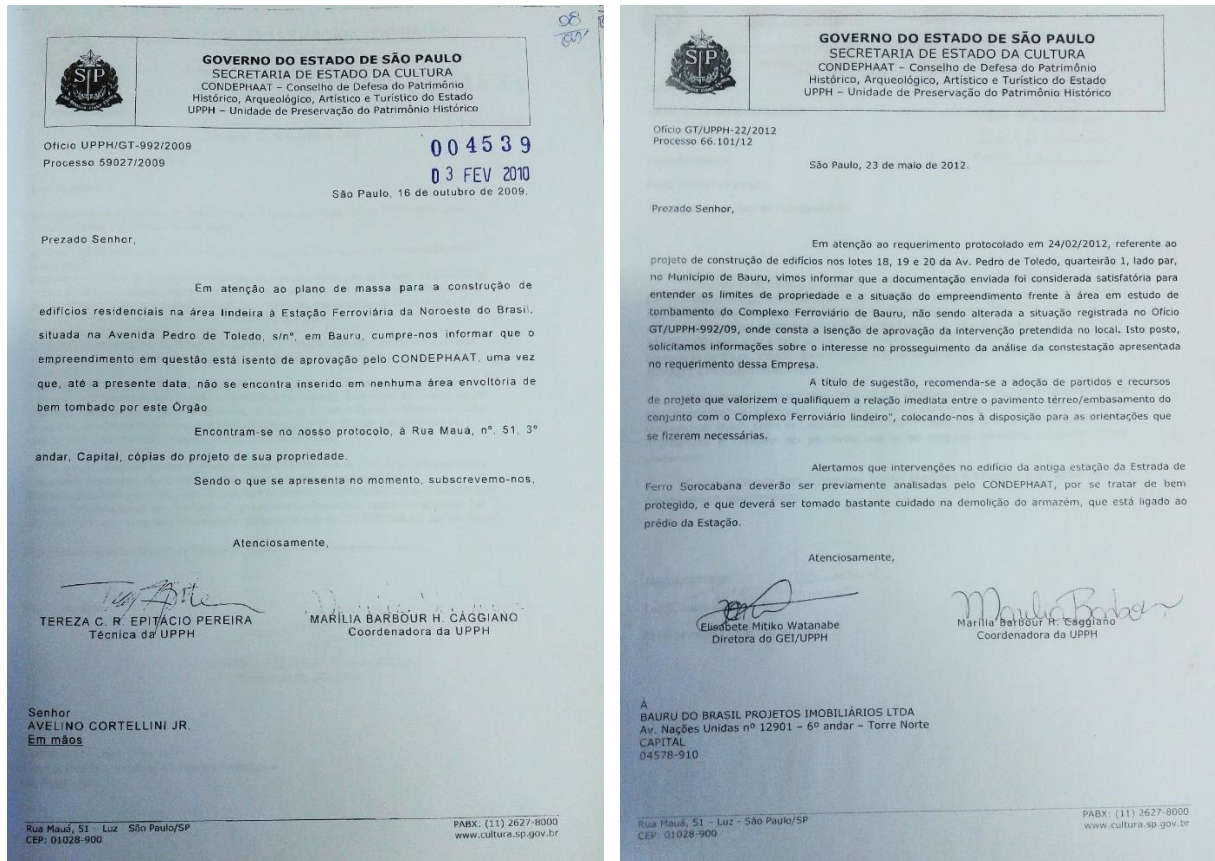
O próprio CONDEPHAAT isentou de análise o projeto dos edifícios, mesmo que o protocolo fosse posterior à proposta de ampliação do tombamento à área envoltória. A Matrícula mãe, anterior ao desmembramento da área, ainda incluía a própria Estação Sorocabana, objeto tombado em definitivo desde 2000.

Segundo o ofício UPPH/GT – 992/2009, o empreendimento em questão estaria isento de análise pelo CONDEPHAAT por não estar inserido em nenhuma área envoltória de bem tomado por este órgão [?], e o ofício GT/UPPH – 22/2012 reitera a decisão do primeiro (reprodução de ambos ofícios na figura 18). Em todo o processo PMB nº 4539/2010 há questionamentos do CODEPAC, mas os ofícios, do conselho



de instância superior, acabaram por induzir o conselho municipal a isentar-se de opinar. Desencorajado pelo poder público, e desprovido de membros técnicos com profundo conhecimento para análise e pareceres, o próprio conselho municipal tampouco colaborou. Esse acontecimento está descrito em ata de reunião do CODEPAC (FONSECA-CASTRO; MARTINS; SALCEDO, 2014).

Figura 18. Ofícios UPPH/GT – 992/2009 e GT/UPPH – 22/2012



Fonte: Secretaria de Planejamento, Processo PMB 4.539/2010

Como se não bastasse o tombamento em si, o Decreto Estadual nº 48.137 de 7 de outubro de 2003 alterou redação do artigo 137 do Decreto nº 13.426, de 16 de março de 1979, no que se refere à área envoltória dos bens imóveis tombados pelo CONDEPHAAT, que passou a vigorar com a seguinte redação:

**Artigo 137** - A Resolução de Tombamento preverá, no entorno do bem imóvel tombado, edificação ou sítio, uma área sujeita a restrições de ocupação e de uso, quando estas se revelarem aptos a prejudicar a qualidade ambiental do bem sob preservação, definindo, caso a caso, as dimensões dessa área envoltória.

**Parágrafo único** - Nenhuma obra poderá ser executada dentro da área envoltória definida nos termos desse artigo sem o respectivo projeto seja previamente aprovado pelo CONDEPHAAT.

O ideal seria, então, que tal recorte desaparecesse e compusesse o perímetro total, até pela proximidade de imóveis tombados que ficaram na divisa do perímetro demarcado – a primeira estação da cidade, a Sorocabana, e as casas de turma do outro lado (figura 19). Mas, defendemos minimamente, a inserção de área de transição no recorte à avenida Pedro de Toledo, uma vez que independente de titularidade da propriedade (particular), uma nova construção deve harmonizar-se no contexto e contribuir para o patrimônio não seja descaracterizado ou ter vista impedida.

Figura 19. Estação Sorocabana e casas de turma (ao fundo), nos limites da ambiência proposta pelo CONDEPHAAT



Fonte: acervo da autora, 2016

Aliás, se for observado no mapa da figura 17, a estação ferroviária da NOB que foi inaugurada em 1939 recebeu demarcação de área envoltória para que novas construções não sejam desarmoniosas com o patrimônio. Não faz nenhum sentido que a primeira estação ferroviária do município, a estação Sorocabana, não receba o mesmo tratamento, motivo pelo qual defendemos a demarcação de área de transição, onde a construção de torres residenciais de mais de 20 andares não seja possível, por descaracterizar esse entorno.

### **Degradação palpável: responsabilidade de quem?**

No fim das contas, alguém ou alguma instituição pode ser responsabilizada pelo ato de vandalismo do qual o patrimônio industrial em Bauru tem sido vítima?! Quem não está cumprindo suas obrigações? Há de quem cobrar o posicionamento a favor do patrimônio, e a busca por sua salvaguarda?

Vamos entender... a UNIÃO, é a responsável pela concessão do serviço público de transporte ferroviário. O DNIT é a autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes que ficou com a propriedade dos vários bens depois da extinção da FEPASA e RFFSA. A ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, é a entidade integrante da Administração Federal indireta, submetida ao regime autárquico especial e também vinculada ao Ministério dos Transportes, a qual tem a incumbência de fiscalizar se o DNIT está cumprindo regularmente suas atribuições, bem como de cooperar para a preservação do patrimônio ferroviário.

A ALL Holding, atual RUMO, é a empresa concessionária que possui a tutela dos bens, e, portanto, responsabilidade pela sua preservação histórica. Por último, e também responsável por zelar a guarda e manutenção desses bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, é o IPHAN, a autarquia federal vinculada ao Ministério da Cultura, a quem compete receber e administrar esse patrimônio.

Uma história repleta de responsáveis sem responsabilidade...

A Resolução de nº 1471, de 31 de maio de 2006, da ANTT, afirma que os bens arrendados pela concessionária da Malha Paulista, ALL Holding, devem por ela ser preservados, já que indispensáveis à continuidade dos serviços, e com muito mais cautela se, porventura, tiverem valor histórico cultural. Segundo o contrato de arrendamento nº 037/96:

#### CLAUSULA QUARTA - DAS OBRIGAÇÕES DA ARRENDATÁRIA

A ARRENDATÁRIA assume perante a RFFSA as obrigações a seguir relacionadas:

[...]

III) **manter as condições de segurança operacional e responsabilizar-se pela conservação e manutenção adequadas dos bens objeto deste contrato**, de acordo com as normas técnicas específicas e os manuais e instruções fornecidas pelos fabricantes;

IV) responder por todo e qualquer dano ou prejuízo causado à própria RFFSA ou a terceiro, decorrente do uso dos bens objeto do presente contrato;

V) **devolver à RFFSA qualquer bem arrendado que venha a ser desvinculado da prestação do serviço concedido ao longo do prazo da CONCESSÃO**, sucateado ou não, excetuada a sucata da superestrutura da VIA PERMANENTE das linhas em operação;

[...]

IX) abster-se de descaracterizar os imóveis arrendados, e de invocar quaisquer privilégios sobre os mesmos;

X) **promover as medidas necessárias, inclusive judiciais, à proteção dos bens arrendados** contra ameaça ou ato de turbção ou esbulho que vier a sofrer, dando conhecimento a RFFSA;

XI) responder pelo pagamento das despesas incorridas pela RFFSA para obter o cumprimento das obrigações constantes deste contrato ou

ressarcimento das perdas e danos que forem acarretadas, inclusive custas judiciais, honorários advocatícios e demais encargos;

XII) **substituir, no caso de destruição de algum dos bens arrendados, por outro nas mesmas condições de conservação**, mantida sua condição de bem arrendado, ou ressarcir a ARRENDADORA, no valor do bem antes da destruição. Entende-se por destruição a perda, em virtude de acidente ou negligência na conservação, que torne a recuperação do bem economicamente injustificável.

[...]

CLÁUSULA NONA - DAS OBRIGAÇÕES DAS PARTES

São obrigações das partes:

DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA:

[...]

XIV) **Zelar pela integridade dos bens vinculados à CONCESSÃO, conforme normas técnicas específicas, mantendo-os em perfeitas condições de funcionamento e conservação**, até a sua transferência à CONCEDENTE ou nova CONCESSIONÁRIA.

O abandono desses bens se traduz num verdadeiro 'convite' à ação de vândalos, que se sentem à vontade para deteriorar o patrimônio histórico, e até mesmo de furtar os bens móveis, face a ausência e/ou insuficiência de vigilância. Além disso, a exposição dos bens à ação da natureza, que inevitavelmente contribui para acelerar o processo de destruição, uma vez que se encontram desabrigados, expostos à ação do tempo, sol e chuva.

Definitivamente não estão cumprindo adequadamente suas obrigações estipuladas nos contratos de concessão e de arrendamento, já que lá está expressamente consignado o dever de a concessionária zelar/manter/conservar os bens de que tem posse para realização dos serviços.

Mas não podemos esquecer que tais bens são de propriedade do DNIT, e este exerce o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, o que também não o exime de zelar pela preservação do patrimônio histórico ferroviário. Os bens operacionais foram arrendados às concessionárias de serviço de transporte ferroviário, e os não operacionais permanecem com seu proprietário, o DNIT, e foi o próprio órgão o responsável por classificar esses bens.

O complexo de oficinas da NOB, por exemplo, foi considerado bem operacional, embora estejam os edifícios na situação em que é possível observar através das fotos. Em sua maioria sem utilização, alguns deles sublocados para prestadoras de serviços ferroviários, e a rotunda – que deveria ter sido *restaurada*, foi *reformada*, sem observação aos preceitos de intervenção à bem tombado. Figura 20.



Figura 20. Rotunda da EFNOB, situação atual do complexo



Fonte: acervo da autora, 2016

Segundo Inquérito Civil Público nº 1.34.003.000307/2008-11<sup>2</sup>, instaurado pelo Procurador da República, Senhor Pedro Antônio de Oliveira Machado, o DNIT tem total ciência da situação de abandono, mas “não tomou nenhuma medida concreta e efetiva, hábil a cessar as degradações no conjunto de oficinas da NOB, assim como nos demais bens” (MPF, 2011).

A inércia no trato da questão também pode ser atribuída à ANTT, como dito anteriormente, agência reguladora que têm incumbência de fiscalizar o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários.

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

[...]

**IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;**

V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;

VI – articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente sob sua jurisdição com as redes locais de metrô e trens urbanos destinados ao deslocamento de passageiros;

**VII – contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor.**

[...]

Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

<sup>2</sup> Inquérito Civil Público de tutela coletiva, referente ao Patrimônio Público, que resultou no Processo nº 0002979-36.2011.4.03.6108 da 2ª Vara Federal de Bauru. Preservação dos bens ferroviários de valor histórico e cultural de propriedade das antigas FEPASA e RFFSA. Os procedimentos nº 1.34.003.000307/2008-11, 1.34.003.000342/2008-21, 1.34.003.000359/2008-89, 1.34.003.000361/2008-58 e 1.34.003.000378/2008-13 são correlatos.

XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, **SOBRE OS QUAIS SERÁ EXERCIDA A FISCALIZAÇÃO PELA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT**, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos; (Incluído pela Lei nº 11.483, de 2007) (BRASIL, 2001).

Ao IPHAN, já expressamente determina o artigo nono da Lei Federal nº 11.483/2007:

**Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.**

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário;

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I- Construção, formação, organização, manutenção, ampliação de equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II- Conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. (BRASIL, 2007)

É urgente uma postura mais eficiente, por parte do IPHAN, no trato das questões relativas à proteção dos bens de valor histórico do complexo industrial de Bauru. O acervo já foi catalogado, os bens estão em 'Estudo de Tombamento' pelo CONDEPHAAT e tombados pelo CODEPAC, já foram realizados projetos em parceria com a universidade com o objetivo de inventariá-los.... De modo que não existe grandes dificuldades para que o IPHAN reconheça o valor histórico do complexo e, definitivamente, assuma a tutela deles, na forma como prevê a legislação.

A UNIÃO, na qualidade de poder concedente, também tem responsabilidade de fiscalizar se todas as cláusulas contratuais estão sendo devidamente cumpridas. E nesse jogo de empurra-empurra, enquanto passa o tempo, os bens ferroviários são os maiores prejudicados, se deteriorando cada vez mais, sem a devida proteção de quem detém o dever e atribuição para fazê-lo. Já será difícil e dispendioso reparar os danos sofridos até o momento, se a tutela continuar assim, o trabalho de recuperação poderá se tornar impossível.

A perda desses bens acarretará um prejuízo inestimável à história e cultura ferroviária, que no caso está umbilicalmente ligada à história do desenvolvimento socioeconômico do centro-oeste paulista. Ou seja, se perderá um patrimônio que [conta] as origens e a história da cidade de Bauru e região. E isso, indiscutivelmente, é irreparável (MPF, 2011, p. 61-62).

Acreditando que o Ministério Público Federal esteja tomando as devidas providências para mudar esse comportamento omissivo dos demandados, aguardamos decisão do juiz, com determinação de sentença.

## 4. EFNOB E A CIDADE

Partindo de Bauru, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil adentrou sertão, percorreu zonas não habitadas e carregou consigo a vida, a cultura de um povo e uma forma de urbanizar. Não foi somente uma companhia próspera atraindo população de diversas regiões do país em busca de emprego, apesar de, enquanto empreendimento, ter atraído grandes investimentos estrangeiros e ter introduzido a noção de organização empresarial e sistema de administração modernos.

Ainda, muito além disso, foi transformadora de paisagens, transportava a elite política e econômica do país, e as suas estações passaram a porta de entrada, dando notoriedade, status, e se tornando o principal ponto de encontro da sociedade (FINGER, 2015, p. 405), modificando os lugares por onde passava.

Por causa de sua ação configuradora de paisagens é que este capítulo aborda o cronotopo da relação sociofísica. Física pelos espaços físicos constituídos, social pela utilização desses espaços pelos diversos grupos sociais.

Inicia com a interpretação do cronotopo anterior à chegada da EFNOB, quando Bauru não era mais que um pequeno vilarejo composto de poucas e singelas residências; passando por toda a transformação que a companhia realizou na urbe, até sua extinção e degradação, para finalmente compreender o momento cronotópico atual: um território desfragmentado e descaracterizado, compreendido por uma rede desconexa de vazios urbanos ao longo dos eixos ferroviários, e que por si, representam a sua obsolescência... além do espraiamento dessa condição de degradação aos bairros adjacentes.

### 4.1. Antes da ferrovia: cidade acampamento

Bauru, antes da chegada dos trilhos, e durante muitos anos, não era mais que um pequeno vilarejo. Embora a vinda da Sorocabana e da Paulista estivessem asseguradas por decretos estaduais, sua chegada ainda dependia de fatores econômicos e políticos. “Enquanto a ferrovia não se estabelece definitivamente ‘ancorando’ a cidade, os latifundiários não vão investir em solo urbano temendo prejuízos” (GHIRARDELLO, 1992, p. 73). Fazendeiros e suas famílias só vinham ao lugarejo em reuniões políticas, festas religiosas e civis. Não se fixam na cidade, nem constroem as tradicionais ‘casas de cidade’, mesmo que para uso eventual.

A cidade era completamente desprovida de infraestrutura, de aspecto simplório, não tinha edificações e lembrava muito um “acampamento”, algo que pudesse ser desmontado e “carregado” para o sentido dos trilhos, caso houvesse deslocamento da implantação das esperadas ferrovias. Sua população, em 1905, era estimada em 600 pessoas (AZEVEDO, 1950, p.93).

Boca do sertão, a cidade tinha como eixo principal a Rua Araújo Leite, que era a continuidade da estrada que levava à Agudos, e que conectava a praça Rui Barbosa onde estava a catedral do Divino Espírito Santo. As construções, muito singelas, podem ser observadas na figura 21.

Figura 21. Vista geral de Bauru em 1906



Fonte: acervo do Museu Histórico Municipal, 2015

A E. F. Sorocabana terminava seu traçado em Agudos, motivo pelo qual defendiam, inicialmente, ser o ponto de partida da nova ferrovia. Contudo, “a articulação via Sorocabana oferecia a vantagem de uniformidade da bitola em percurso maior, o que não acontecia com a Paulista” (MATOS, 1990, p. 128-129), que possuía trilhos em bitola estreita e menor versatilidade. Principalmente pelo cruzamento das duas importantes artérias paulistas, E. F. Sorocabana e E. F. Paulista, ‘Bauru ou suas proximidades’ é que era sempre indicada nos relatórios.

Afinal, Bauru e não Agudos foi o ponto escolhido para o início da ferrovia, numa antevisão de todas as vantagens que, para o futuro, a cidade poderia oferecer. Curioso observar que, em 1904, quando a firma empreiteira da Noroeste mandou para Bauru a primeira comissão de engenheiros para proceder aos necessários estudos, a cidade não havia sido ainda alcançada pela ferrovia. Só no ano seguinte ali chegaria a Sorocabana e só em 1910 a Paulista. **É o caso de dizer-se que a função ferroviária de Bauru começa**

*antes da própria estrada de ferro...* (MATOS, 1990, p. 130, destaque da autora).

#### 4.2. Como a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil transformou Bauru

“A estrada de ferro foi criadora de paisagens” (MATOS, 1990, p. 147). Trouxe consigo novas técnicas de urbanizar, construir, organizar os espaços, importando materiais, costumes e culturas alheias a grande parte da nossa sociedade. O lucro de um empreendedor aumentava vertiginosamente quando o trilho ferroviário alcançava suas terras. E antes deste (do empreendedor), já ganharam dinheiro os comerciantes, especuladores, empreiteiros, engenheiros e subempreiteiros.

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil nasceu pautada num país recém republicano, que tinha intenção de romper com as tradições arcaicas herdadas do Império, e vivenciava uma série de transformações “que visavam desenvolver as potencialidades econômicas do Brasil, com o objetivo de tornar o país uma fronteira aberta ao capitalismo internacional” (MARQUES, 2014, p. 20). Carregava consigo a simbologia latente de progresso.

Representava a nova lógica integradora que redimensiona o espaço e o tempo das relações interpessoais, alterando a dimensão de tempo e distâncias, possibilitando o alcance de novos lugares. Os novos fluxos modificam a paisagem, marcando novas direções e rumos através desses novos percursos. Aliado aos aspectos políticos, econômicos, sociais e culturais, atuou de modo diferenciado nos lugares, proporcionando especificidades de formação e evolução urbanas (MARTINES, 2013, p. 59).

No estado de São Paulo, onde a cafeicultura se desenvolveu intensamente, as “ferrovias do café” se lançavam incessantemente em busca de maior produção para exportação. O empreendimento ferroviário é frequentemente relacionado ao fator econômico da região. E de fato, em um primeiro momento a ferrovia foi quem possibilitou a interiorização da lavoura cafeeira e o transporte do produto até o porto para exportação.

Diversos dos **motivos políticos** visando a ocupação e integração desses vastos territórios a sudoeste do Brasil, haviam também os anseios sobre a construção de uma ferrovia que ligasse o sul de Mato Grosso ao litoral brasileiro por **motivos**

**econômicos e de desenvolvimento** – favorecendo deslocamento de pessoas e o transporte de produção, principalmente a cafeeira (MARQUES, 2014, p. 18).

E, somado aos motivos econômicos (cafeeiro), havia ainda um **motivo geopolítico**, que visava o fim da dependência da via fluvial do rio Paraguai e da bacia do Prata à Bolívia, Paraguai e sul do Mato Grosso. Desde os conflitos entre Brasil e Paraguai, ficou claro o quão era vulnerável que uma região tão extensa como o Mato Grosso só pudesse ser acessada por via fluvial, sem uma via interna rápida que o ligasse ao restante do país (MARQUES, 2014, p. 18). A EFNOB, entretanto, é pioneira no sentido que fomenta o surgimento de novas cidades, e abrindo territórios no interior do estado, acaba levando atrás de si a produção cafeeira (MARTINES, 2013, p. 52).

Entre todas essas motivações peculiares, a característica fundamental da Noroeste, portanto, “seria a de preceder às cidades e às lavouras de café, provocando rápida povoação” (GHIRARDELLO, 1992, p. 82), e o Engenheiro Lafon ressalta, em relatório de 1907, que “é bem de assinalar-se [...] a influência que tem o tráfego desta estrada de ferro sobre o rápido desenvolvimento da zona por ela atravessada, que era por assim dizer desabitada” (*in* MATOS, 1990, p. 131).

O interesse econômico nessa região pode até ser diferente das demais ferrovias que iam em busca da produção cafeeira, mas, era sempre em virtude dos interesses econômicos e políticos que o solo urbano se transformava. Nesse caso particular, o “interesse dos proprietários rurais permanecia na valorização de suas terras, na garantia de espaço rural para ação coronelista e na possibilidade de parcelamento rural das terras apossadas para venda” (MARTINES, 2013, p. 56).

Diferente do desenvolvimento urbano comum precedente, essas novas cidades se basearão no loteamento urbano encomendado a agrimensores que atuavam no recorte das terras rurais. A partir de chaves e estações da Noroeste, são implantados novos núcleos, desde as áreas de cotas mais baixas, onde geralmente estavam os trilhos, e desse ponto para cima.

Em 1889, ano da proclamação da República, “as regiões mais distantes [do Brasil] já tinham sido mapeadas, ocupadas e integradas, graças em boa parte às novas tecnologias de transporte e comunicação. Havia 9.200 quilômetros de ferrovias em funcionamento e outros 9 mil em construção” (GOMES, 2013, p. 68).

Nesse clima de República, com grandes expansões e novas ferrovias é que, em 1890, o governo federal concedeu ao Banco União de São Paulo a autorização de edificar uma via ligando a região de Uberaba, MG, à de Coxim, MT,

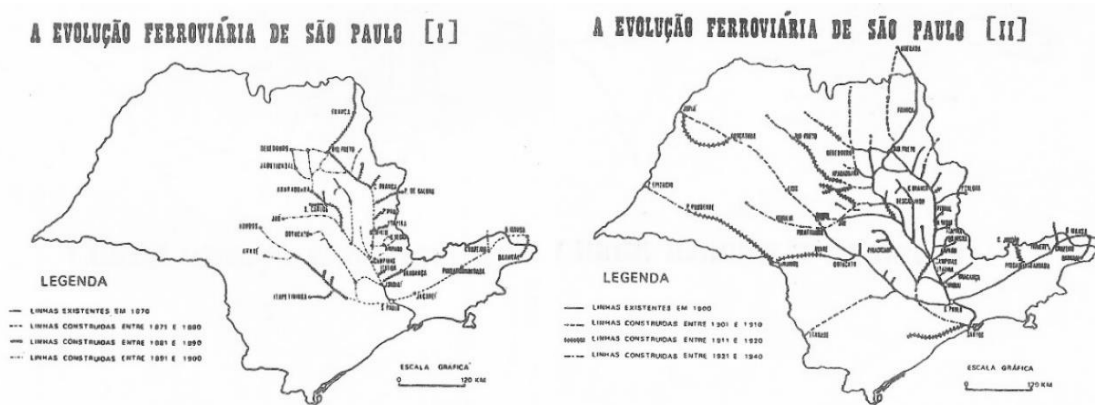
mas não houve nenhuma iniciativa para construção da ferrovia. Anos depois em 1904, a concessão foi transferida para a recém-criada (em 1904) Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil – CEFNOB.

O então presidente Rodrigues Alves ofereceu garantia de juros de 6% sobre o capital empregado na linha e isenção de direitos de importação sobre materiais necessários, para construção e exploração de uma ferrovia que partisse de algum ponto de ferrovia existente, e que fosse até Coxim, no Mato Grosso (MORATELLI, 2009, p. 46).

Enfim, a construção da Noroeste, entre 1905 e 1914, expressa e representa um dos maiores empreendimentos econômicos da história do país. “Dentre os diversos projetos ferroviários brasileiros de grande quilometragem existentes desde a metade do século 19, o único que se viu materializado foi o da ferrovia entre São Paulo e Mato Grosso” (MORATELLI, 2009, p. 42).

Como já estava determinado que o traçado da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) chegaria à vila de Bauru, definiram a cidade como ponto de partida da NOB (dos próprios trilhos da Sorocabana) em direção à Cuiabá, e, no ano seguinte, 1905, as obras foram iniciadas. Bauru já seria ponto de convergência de mais outra ferrovia, a “Paulista” - Companhia Paulista de Estradas de Ferro – que chegaria com seus trilhos de São Paulo em 1910. Figura 22.

Figura 22. Evolução ferroviária de SP



Fonte: Matos (1990, p. 171-172)

Essa convergência de linhas direcionou e intensificou inúmeras atividades econômicas para Bauru, atividades estas, demandadas pela nova infraestrutura, pelo crescimento urbano, o que também acabou aproximando o local do capitalismo



contemporâneo e da vida moderna. A ferrovia, tal modernidade que representava, impunha seu ordenamento espacial às cidades, criando desenho de centralidade com suas estações, como também estabelecendo ponto de encontro da sociedade.

Em 15 de julho de 1905 as obras da estrada foram iniciadas, inaugurando o seu primeiro trecho em 27 de setembro de 1906, chegando ao rio Paraná em 1910, e promovendo o surgimento de diversos centros urbanos ao longo da linha (MARTINES, 2013; PELEGRINA, 2000).

Foi declarada como “um extraordinário impulso de progresso” pelo jornal ‘O Bauru’, em edição de 20 de outubro, quase um mês depois da inauguração da ferrovia. De maneira contrária ao que era comum até então, onde a ferrovia ia atrás do café, a Noroeste, desta vez, é que atraía o café pelas cidades pelas quais passava (MARTINES, 2013, p. 47).

No coração do estado de São Paulo, Bauru é, portanto, o **quilômetro zero** da estrada de ferro Noroeste do Brasil. A placa em bronze, que marca a localização e altitude exata da linha estava parafusa em uma parede próxima à entrada das oficinas, hoje está guardada, e em breve entrará em exposição no museu ferroviário.

Até a estação de Corumbá, no Mato Grosso do Sul, onde termina a estrada de ferro, são mais de 1.600 quilômetros de extensão (MORATELLI, 2009, p. 25), e, junto com a Sorocabana e a Paulista, a NOB foi a razão do desenvolvimento da cidade.

O encontro de várias ferrovias colocava a cidade em contato direto com diversas regiões do Estado, privilégio apenas comparado a São Paulo. Essa ‘independência’ da capital, transformaria Bauru em polo regional, de uma parte considerável, e central do Estado favorecendo o comércio, a prestação de serviços e, por consequência, seu crescimento (GHIRARDELLO, 1992, p. 85).

No início da implantação das linhas, os terminais e os pátios de manutenção eram pequenos e construídos de maneira precária. Depois de consolidado o meio de transporte, nas reformas e ampliações já havia uma maior preocupação com a hierarquização destes locais em ‘classes’....

A NOB já chegou com as mais modernas práticas administrativas relacionadas à produção industrial. “A noroeste parece ter, desde o início, contado com a organização em classes, mas a precariedade da construção das primeiras estações também levou à sua substituição poucos anos após inauguração da linha” (FINGER, 2013, p. 349). Figura 23.

Figura 23. Antigas oficinas da NOB, que foram substituídas e demolidas



Fonte: acervo do Museu Ferroviário, 2016

Apesar do modelo administrativo que chegava com sua priorização de organização espacial, a verdade era que Bauru não possuía meios de receber e abrigar toda a população que chegava em busca de nova oportunidade. No ano de 1905, desembarcaram em Bauru aproximadamente 3 mil operários para iniciar a construção da ferrovia, o que gerou um substancial crescimento da população local – vejam bem, uma cidade de até então 600 habitantes, passou “para 8.000 almas, em três anos, e já em 1940 contava com 32.785 habitantes” (AZEVEDO, 1950, p. 93). Tabela 1.

Tabela 1. Crescimento populacional de Bauru entre 1905 e 1940

ANO	POPULAÇÃO ESTIMADA	FONTE
1905	600 habitantes	AZEVEDO, 1950, p. 93
1908	8.000 habitantes	AZEVEDO, 1950, p. 93
1915	10.000 habitantes	GHIRARDELLO, 1992, p. 118
1930	22.000 habitantes	GHIRARDELLO, 1992, p. 161
1936	25.000 habitantes	GULINELLI, 2016, p. 145
1940	32.785 habitantes	AZEVEDO, 1950, p. 93

Fonte: diversas

O crescimento populacional em Bauru entre 1905 e 1930, ocasionado principalmente pela migração da população para trabalhar na EFNOB é significativa na expansão urbana e na formação de novos bairros como o Jardim Bela Vista, Vila Falcão, entre outros. Figura 24.

Figura 24. Mapa. Expansão urbana de Bauru, entre 1919 e 1930



1919, com mais de 10.000 habitantes  
Fonte: Ghirardello (1992, p. 118)

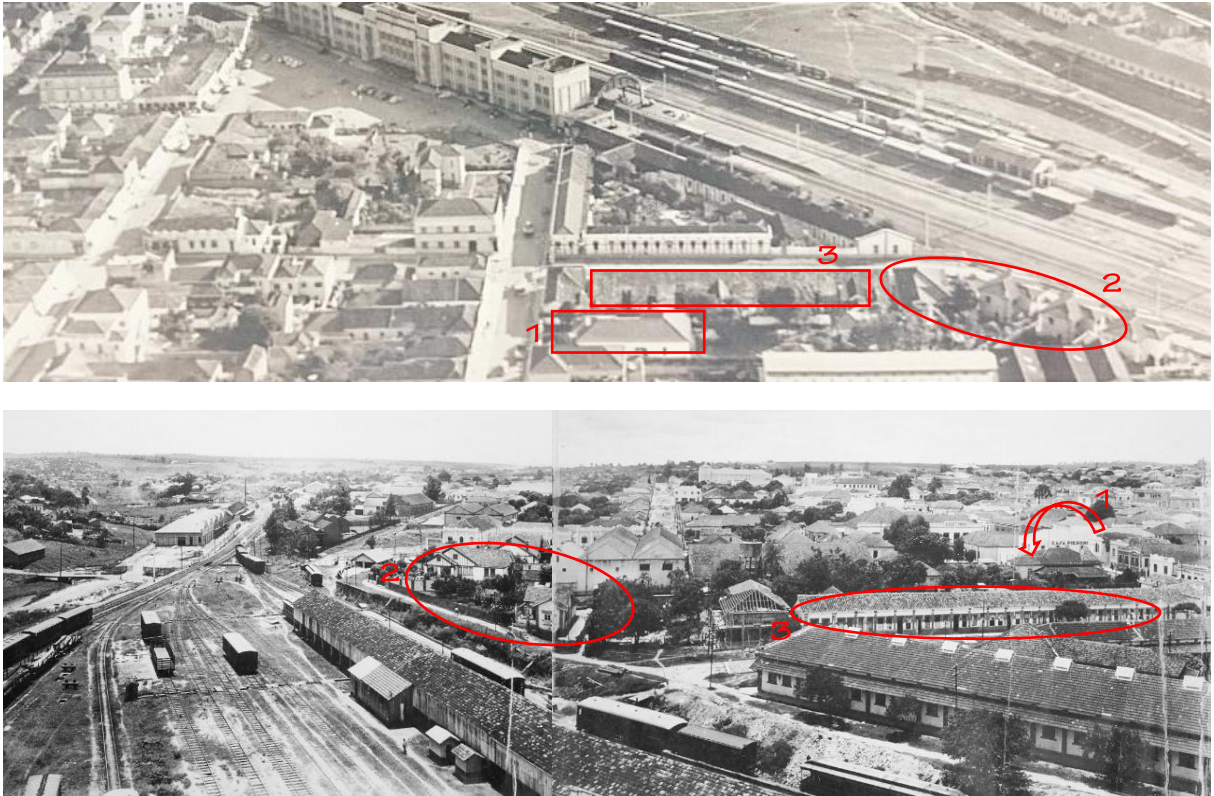
1930, com 22.000 habitantes  
Fonte: Ghirardello (1992, p. 161)

A leitura sobre o número populacional no início da formação da cidade importa no sentido de identificar o impacto da chegada desse contingente populacional maior que a infraestrutura urbana era capaz de receber e suportar.

Nesse sentido a companhia inicia processos de compra de terrenos para construção de abrigos e moradias para os funcionários, além de toda estrutura laboral para os mesmos. A Vila Noroeste, por exemplo, foi erguida a partir de 1905, cujas casas pertenceram às várias hierarquias funcionais da ferrovia, desde o superintendente (1), engenheiros (2), e, até funcionários administrativos (3), em diversas tipologias, vide figura 25.



Figura 25. Vila Noroeste com suas variadas tipologias; 1-Casa do Superintendente, 2-Casas dos Engenheiros, 3-Casas dos Funcionários Administrativos



Fonte: acervo do Museu Ferroviário, 2016 (modificado)

O jornal 'O Bauru' de 20 de outubro de 1906 noticiava que a "Noroeste construiu em seus terrenos casas de administração, armazéns de fornecimento de gêneros, moderna vila operária com vinte e sete casas confortáveis, suas oficinas de reparações de carros, sua estação próxima da estação da Sorocabana..." (in PELEGRINA, 2000, p. 137-138).

Óbvio que não foi o suficiente. Seria impossível construir o número de moradias equivalente ao número de funcionários que chegavam para trabalhar na construção da linha. Assim foi que, começaram a surgir os parcelamentos do solo clandestinos, que estavam fora do perímetro urbano, e que os funcionários adquiriam para autoconstrução de suas casas, um processo que se prolongou por toda a vida da ferrovia.

A expansão do comércio e serviço local pode ser observada pelos anúncios em jornais: muitos hotéis, pensões, hospedarias, empórios, alfaiates, médicos, engenheiros, advogados – mantendo a ocupação concentrada nas vias estruturadoras iniciais como a Araújo Leite, Rua da Estação (futura Rua Batista de Carvalho), Rua 1º de Agosto e Avenida Alfredo Maia (futura Avenida Rodrigues Alves).

Bauru recebia passageiros, cargas, malas postais e tudo mais que quisesse da capital [...]. Os comerciantes procuravam instalar suas casas de comércio bem próximo à estação e ao longo dos quarteirões da rua que se dirigia à ferrovia. O mesmo aconteceu com os hotéis, construídos próximo à estação (GULINELLI, 2016, p. 76).

Assim, o crescimento urbano, a implementação do comércio e dos serviços na cidade de Bauru, seriam fortemente influenciados pela EFNOB. Figura 26.

Figura 26. Bauru após chegada da ferrovia, Rua Batista de Carvalho em 1910



Fonte: 1 NUPHIS; 2 Ricardo Ursulino, disponível em <[www.bauru.sp.gov.br](http://www.bauru.sp.gov.br)>. Acesso em 25 ago. 2016

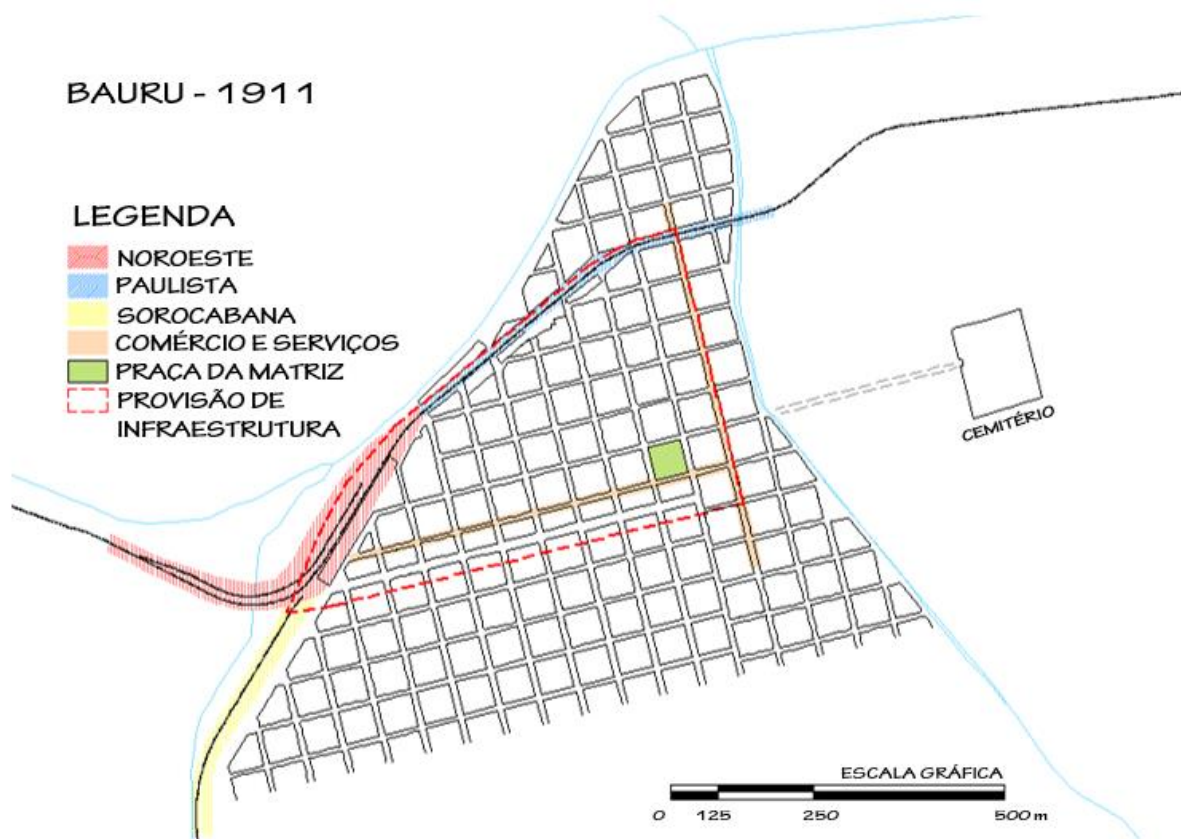
A Câmara Municipal propõe, nesse momento, um novo Código de Posturas (1906) para o município, evidenciando a necessidade de acompanhar e melhor delinear algumas dessas dificuldades urbanas que se apresentavam (GULINELLI,

2016, p. 72). Além disso, esse novo código ainda acrescenta ajustes referentes à vinda e instalação dos próprios trilhos na cidade.

Dentre esses ajustes, a Câmara Municipal altera o perímetro urbano, de forma a acomodar os interesses e necessidades das ferrovias. Para provimento da infraestrutura básica, o município inicia as concorrências públicas para as primeiras linhas telefônicas, luz elétrica, e na sequência, serviços de água, esgoto, e pavimentação das vias.

E é nesse momento de expansão e provimento da infraestrutura básica que acontecia um processo de **mudança de eixo** de comércio e serviços, que inicialmente funcionava na Rua Araújo Leite, a primeira rua de Bauru e funcionava como estrada de ligação à cidade vizinha Agudos. Com a chegada da ferrovia, ruas no sentido perpendicular à estação se desenvolviam, funcionando inclusive como ligação entre a Igreja Matriz e Praça Rui Barbosa, e o novo portal/entrada da cidade em que se transformou a estação. Figuras 27 e 28.

Figura 27. Mapa. Conformação urbana de Bauru em 1911, com ferrovias



Fonte: GHIRARDELLO (1992) redesenho da autora, 2016



Figura 28. Mapa. Alteração do eixo comercial da cidade de Bauru



Fonte: autora, 2016

Os primeiros habitantes da cidade, essencialmente mineiros, trouxeram uma tipologia tradicional de construção, que lembrava a colonial. Planta retangular, telhado de duas águas, uma voltada para a fachada, outra para os fundos, e oitões laterais. Cozinhas e banheiros ficavam nos fundos, quando este último não ficava fora do corpo da casa, no quintal, uma vez que não havia ainda sistema de abastecimento de água e coletores de esgoto.

Tornava-se evidente a preocupação com o ordenamento das novas construções, a limpeza urbana e embelezamento da cidade, que sofria com a ausência e precariedade de serviços como de fornecimento de água potável e esgotamento sanitário (GULINELLI, 2016, p. 77-78).

O serviço de água inicialmente foi implantado somente na área central, por empresa privada. Na “área regularizada da cidade”, triângulo formado pelas estações de ferro Sorocabana, Noroeste e Paulista, Rua Araújo Leite e Avenida Alfredo Maia e que estava inserida no perímetro urbano em 1912.

A implantação das redes tinha estreita relação com os interesses da ferrovia e de uma pequena parcela da população privilegiada – a elite dominante. A infraestrutura urbana e o saneamento vêm, neste período, favorecer apenas as camas mais ricas da população (GULINELLI, 2016, p. 106).

A captação só foi estendida à toda população em 1921, quando inauguraram os serviços de captação de água do Vargem Limpa (GULINELLI, 2016, p. 130). E a cidade se transformava em diversos sentidos. As construções de tijolos substituíram a cidade “acampamento” que existia antes das ferrovias. A linguagem arquitetônica é muito simples, ainda apresentando muitas características rurais, com pouca qualidade técnica e formal.

As exceções ficavam por conta das obras das ferrovias, como as estações e oficinas de execução primorosa sob acompanhamento constante de técnicos e engenheiros vindos de São Paulo ou Rio de Janeiro. Sua linguagem arquitetônica, despojada, quase industrial, era o que de mais moderno e tecnologicamente avançado existia na cidade. A contemporaneidade das suas instalações devia se igualar a potentes locomotivas inglesas. Mesmo a acanhada estação de madeira da Noroeste tinha uma nudez funcionalista (GHIRARDELLO, 1992, p. 108).

A primeira estação da Noroeste em Bauru foi construída de forma singela para abrigar, além de embarque e desembarque de passageiros, a administração da companhia. Figura 29.

Figura 29. Primeira estação da Noroeste



Fonte: 1 acervo do Museu Ferroviário, 2016; 2 NUPHIS, 2016; 3 Azevedo (1950, p. 81)



Apesar do seu desenvolvimento, “[...] os espaços públicos e privados possuíam um cenário de degradação: águas sujas nas ruas e lixo acumulado. A Urbe se tornava um polo de infestação de doenças” (GULINELLI, 2016, p. 91), e essa era uma situação preocupante. Ainda segundo a autora, somente o Código de Posturas de 1913 trouxe meios efetivos de controle de saneamento e saúde pública.

Mesmo assim, se torna evidente que Bauru é uma cidade que sempre teve problemas – de origens diversas, mas relacionados à infraestrutura, desde o início. A estrada de ferro, que fora empreendida por construtora privada, apresentava diversos problemas técnicos e de conservação, desde curvas mal desenhadas até problemas de abastecimento de água.

Quando eu cheguei em Bauru (1945) tinha muito areião! Muitas ruas não era calçadas, eram arenosas. Quando a gente atravessava a Duque de Caxias, afundava o pé na areia, precisava tirar areia do sapato. Para ir pra Vila Falcão não tinha viaduto, passava pela linha e pelo rio. Bauru era simples, pequena e simples (Elias Calisto in LOSNAK, 2003, p. 98).

Até a localização da sede administrativa da ferrovia dificultava maior controle dos acontecimentos, no Rio de Janeiro, a tantos quilômetros de distância. Somado aos problemas e à precariedade de funcionamento dos trilhos, a CEFNOB operava em déficit devido à falta de carga a ser transportada, afinal, toda a região interiorana estava ainda se constituindo.

Apesar do término das obras em 1914, a ferrovia encontrava-se em situação muito precária. Os trabalhadores tiveram de enfrentar ataques indígenas, moléstias, e péssimas situações de trabalho. Isso, somado à presença dos problemas financeiros e complicações administrativas, resultou na completa simplificação dos métodos construtivos, e, principalmente, na necessidade de intervenção do governo federal. (MARTINES, 2013, p. 48).

Após encampação de 1917 pelo governo federal, a agora Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) “entraria em um processo de quase completa reconstrução e reestruturação, a começar pela transferência dos escritórios administrativos centrais para a cidade de Bauru no mesmo ano” (MARTINES, 2013, p. 84). Uma grande quantidade de pessoas, dentre funcionários administrativos e corpo técnico da ferrovia vem à Bauru, transferidos do Rio de Janeiro, e, com eles, a necessidade de construção de edifícios para o exercício laboral.

Em relatório, engenheiro Arlindo Gomes Ribeiro da Luz observa

linhas sem dormentes desde Bauru até Porto Esperança; trilhos fraquíssimos e em extremos gastos no trecho da antiga Bauru-Itapura; estações quase todas provisórias, de madeira já apodrecida, sem área para abrigar as mercadorias desembarcadas ou a embarcar; material de tração e de transporte insuficiente e em mau estado de conservação; falta de oficinas e abrigos para o material rodante; ausência da ponte sobre o rio Paraná, determinando o estrangulamento do tráfego entre São Paulo e Mato Grosso; pontes provisórias sobre inúmeras travessias, em muitas das quais os trilhos são lançados sobre simples fogueiras de dormente ... (Engenheiro Arlindo Luz, *in* NEVES, 1958, p. 96).

Tão logo assumiu a direção da estrada, em 1919, o novo diretor da Noroeste definiu prioridade na construção das oficinas para que fosse possível dar manutenção em todo equipamento da estrada e inclusive montar as locomotivas importadas (PELEGRINA, 2000, p. 118). Seu foco era cessar os gastos com a terceirização da manutenção do material rodante à outras empresas ferroviárias.

Todo esse aporte estrutural trazido pela própria linha tinha a objetivo de dar autonomia aos trabalhos a serem executados. As estações, as oficinas, escolas, hospitais, vilas operárias, etc., se transformaram em “verdadeiras usinas demonstrando uma grande racionalização dos espaços e da divisão do trabalho” (KÜHL, 2011, p. 65).

O transporte ferroviário exige um verdadeiro complexo de edificações para a sua eficácia. Além do edifício destinado aos serviços para os passageiros e à administração, o transporte ferroviário necessita de outras construções, tais como: cabina de sinalização; local para depósito de locomotivas ou vagões; oficinas para reparos e revisões do material rodante; na época das locomotivas a vapor, reservatórios para água e carvão; escritórios; residência para o chefe da estação e para funcionários. Dependendo de sua importância estratégica, as estações podiam ser dotadas apenas de um modesto edifício para viajantes e de escritórios da administração, ou de todo um complexo de edifícios, constituindo uma verdadeira usina (KÜHL, 2011, p. 138).

Quando falamos sobre Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, que partia de Bauru sentido Mato Grosso, e que trouxe sede administrativa para a cidade, estamos no referindo à uma grandiosa estrutura, que contemplou diversos equipamentos, e que configuraram uma verdadeira indústria na cidade. Por isso que o patrimônio arquitetônico da sede da CEFNOB é um dos mais completos conjuntos ferroviários existentes no país.

“As ferrovias traziam [...] sobre os seus trilhos, novos recursos de construção, [...] [e] sobretudo uma nova maneira de construir” (REIS FILHO, 2011, p. 156). Os diversos edifícios da Companhia foram construídos em diferentes períodos e possuem características peculiares conforme seu uso e data de construção/inauguração.

As obras da implantação da linha a partir da Sorocabana, e a construção dos antigos escritórios, datam de 1905, mas as grandes oficinas (as que substituíram as primeiras) foram iniciadas em 1919, inauguradas no início dos anos 1920, e, a nova e tão esperada estação ferroviária central foi projetada somente em 1934 e inaugurada em 1939. Figuras 30 e 31.

Aliás, foi após muita especulação por parte dos habitantes da cidade e imprensa veiculada à época, que foi construída a nova estação com a gare “que a cidade merecia”, no novo edifício no estilo art-deco. A modernidade é visível desde a tipologia até ao uso dos materiais empregados, na gare, concreto armado.

O mais importante e simbólico (edifício) será a sede das três ferrovias agora agrupadas num imenso prédio que se remete diretamente ao ‘art-deco’. O projeto, assinado por Hugo Speche, é formado por volumes simétricos entrecortados por uma série de linhas verticais que dão a modinatura adequada ao edifício que poderia se perder pela extensão. Sua implantação é magnífica por ‘fechar’ a praça, dando a ela um cenário proporcional às suas dimensões. Foi por muitos anos a maior construção da cidade, motivo de orgulho para os bauruenses (GHIRARDELLO, 1992, p. 174).

Se analisado o “deco” limitadamente quanto à sua tipologia, veremos que foi um considerável avanço de linguagem, muito bem adaptado às possibilidades técnicas locais. O art-deco, devido a sua simplicidade geometrizar, teve soluções mais felizes e criativas que o eclético, onde os elementos mais complexos são executados de forma artesanal, e que pela dificuldade de mão-de-obra e recursos, sempre foi executado de maneira primária em Bauru.

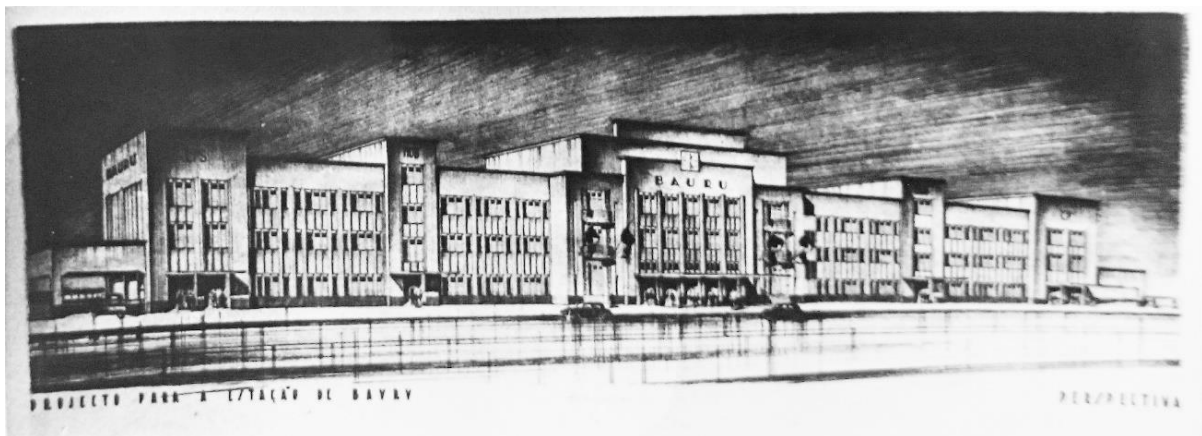
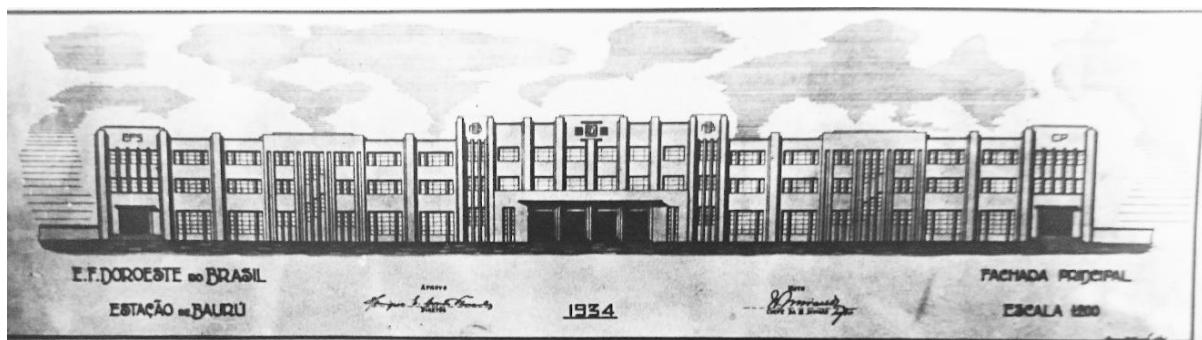
A estação Central da NOB é, portanto, a representação do auge do art-deco no interior paulista. É considerada

uma das maiores estações ferroviárias do país, com mais de 10 mil metros, distribuídos em três andares. A estação central da EFNOB em Bauru, foi erguida a partir de projeto em linguagem art déco, elaborado em 1934. Possui uma imensa gare em concreto armado, a primeira erguida com essa nova tecnologia, que viria a substituir o uso de estruturas metálicas importadas (GHIRARDELLO, 2012, p. 426).

O estilo do edifício da nova estação difere completamente da arquitetura existente no entorno, e justamente por isso, ganha o desejado destaque, que atribui importância ao conjunto, que é representado pelo portal de entrada da cidade. Na mesma linha do estilo, a construção inova também nas técnicas e materiais construtivos, uma vez que a ferrovia tinha profissionais qualificados – migrantes, para realização de tal modernidade.

E embora tão inovador, o edifício se relaciona naturalmente com a cidade, que hoje possui diversos outros edifícios construídos com o mesmo referencial arquitetônico, e dá sentido à necessidade de inovação: trazer o que havia de mais moderno nas grandes cidades como São Paulo e Rio de Janeiro.

Figura 30. Projeto da Estação Ferroviária, 1934



Fonte: acervo do Museu Ferroviário, 2016

Figura 31. Estação Ferroviária inaugurada em 1939



Fonte: acervo do Museu Ferroviário, 2016

“O conjunto Estação, Pátios, Administração, Casa do Superintendente e Vila Operária trazia à cidade um novo conceito de empresa só existente nas grandes cidades” (GHIRARDELLO, 1992, p. 110). Em 12 de outubro de 1921 haviam sido inauguradas junto ao pátio ferroviário, as Oficinas Gerais de Bauru, compostas

por seis barracões separados três a três por um vão onde se encontrava o carretão. A estrutura principal (fundação e pilares) foi realizada em concreto armado enquanto o telhado, considerado uma obra de arte, foi totalmente feito com madeira da região, a peroba rosa e possui aberturas superiores, os lanternins, para a ventilação e iluminação natural. O estilo arquitetônico das fachadas do edifício remete à força e poder deste parque industrial, considerado na época da inauguração um dos mais bem realizados do país. Suas paredes espessas e grandes aberturas, com contornos realçados em cor azul claro, criam a sensação de gigantismo que reforçam a imponência do conjunto (HAM, 2012, p. 26).

Foram construídos os edifícios dos almoxarifados, oficinas, escritórios da contadoria e de tráfego e telégrafos, gabinete da diretoria, instalações sanitárias dos escritórios, casa para residência do mestre de linha, ampliação da estação então existente e a casa do feitor da turma de chaves.

As oficinas inauguradas em 1921 são divididas em três grandes seções: ajustagem, eletricidade e carpintaria, além das outras seções que foram posteriormente construídas como almoxarifado, rotunda, ferraria, fundição, oficina diesel e administração do departamento de mecânica. “O complexo foi construído com materiais e técnicas de primeira qualidade para a época e apresenta um projeto que desenvolve racionalmente e esteticamente os vários usos que ali se concentravam, e detém ainda hoje uma reconhecida qualidade arquitetônica” (HAM, 2012, p. 4).

Ainda segundo Ham (2012, p. 26), as oficinas da EFNOB compõem-se de

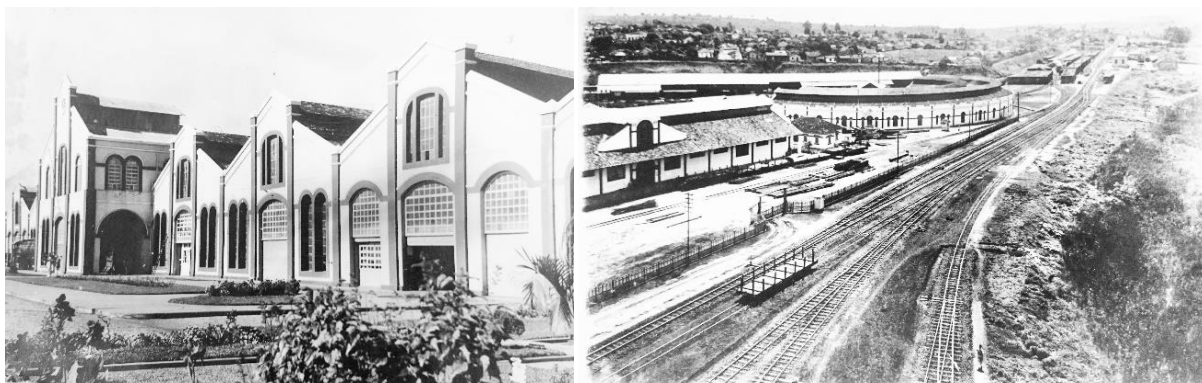
seis galpões de 100 metros de comprimento por 16 de largura, situado três de cada lado da área central de igual comprimento e frente de 17 metros, onde corre o carretão e cuja parte anterior é ocupada por um corpo avançado do edifício, tendo instalado, em sobrado, o escritório da Locomoção. Dispõe cada galpão do telhado independente, com tesouras de madeira e ferro, com lanternim, sendo a cobertura de telhas francesas com duas fachas de vidro fosco proporcionando ampla iluminação pelo alto. São as tesouras sustentadas por colunas de concreto armado de 26 0,40 x 0,40 m de seção e 7 m de pé direito, que também existem embebidas nas paredes laterais, cujos panos de alvenaria repousam sobre fortes alicerces de concreto. Nessas paredes são rasgadas grandes janelas com caixilhos fixos de ferro e bandeiras móveis. Cada galpão tem nas fachadas anterior e posterior uma grande porta, com cortina de aço ondulado e uma janela no oitão. As oficinas são assim profusamente iluminadas. As águas pluviais descem dos telhados em condutores de folha ao longo de colunas e seguem em canalizações de manilhas de barro por um coletor central

de alvenaria, que corre transversalmente ao edifício e cuja máxima seção é de 0,4 x 0,5 m (RELATÓRIO, 1921 *apud* HAM, 2012, p. 26).

Portanto, podemos afirmar que as oficinas da EFNOB foram construídas para manutenção dos trilhos, vagões, e mais tudo o que a companhia precisasse.

Figura 32.

Figura 32. Oficinas Gerais de Bauru, inauguradas em 1921



Fonte: acervo do Museu Ferroviário, 2016

Existia uma demanda de técnicos habilitados para o trabalho operário na cidade, cuja formação deveria atender minimamente as necessidades da companhia. E então o 'Senai Ferroviário' formava mecânico ajustador, eletricitista, torneiro, mecânico, marceneiro, caldeireiro, etc., até que em março de 1935 foi criado em Bauru, o Núcleo de Ensino Profissional da NOB, mas que somente teve edificação própria, à rua Alfredo Maia na Vila Falcão, na década de 70 (RIGOBELLO, 2014).

O mais importante é que sempre funcionou da mesma maneira: todos os candidatos aprovados eram registrados e recebiam benefício de aproximadamente meio salário mínimo, durante os três anos que fossem alunos-aprendizes no Centro de Formação Profissional "Engenheiro Aurélio Ibiapina", e o curso de aprendizagem industrial abordava matérias profissionalizantes em três áreas: mecânica, elétrica e metalurgia básica. Tabela 2. O último ano era um estágio supervisionado nas oficinas da ferrovia.

Além disso, também importa a atuação da EFNOB na vida da população da cidade, e a maneira como aliciava os jovens, colocando-se atraente para que eles fossem em busca de uma sólida carreira na companhia, iniciando por seus estudos, que por serem profissionalizantes, o capacitariam, enquanto recebiam bolsa auxílio

para isso. Isso quer dizer que os jovens eram estimulados a estudar, se capacitar, mas principalmente, sem desviar-se do foco.

Tabela 2. Cursos oferecidos no Centro de Formação Profissional da NOB

<p><b>MECÂNICA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• MECÂNICA FERROVIÁRIA;</li> <li>• MECÂNICA FERROVIÁRIA PLANA;</li> <li>• MECÂNICA FERROVIÁRIA TORNO;</li> <li>• MECÂNICA FERROVIÁRIA FREIOS;</li> <li>• MECÂNICA FERROVIÁRIA TRUQUE;</li> <li>• MECÂNICA FERROVIÁRIA PARA MANUTENÇÃO DE MÁQUINAS;</li> <li>• MECÂNICA FERROVIÁRIA MANUTENÇÃO DE MOTORES;</li> </ul>
<p><b>ELÉTRICA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ELETRICIDADE PARA EQUIPAMENTOS FERROVIÁRIOS;</li> <li>• ELETRICIDADE DE LOCOMOTIVAS;</li> <li>• ELETRICIDADE ELETRÔNICA;</li> </ul>
<p><b>METALURGIA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• METALURGIA FERROVIÁRIA (SERRALHERIA);</li> <li>• METALURGIA FERROVIÁRIA (SOLDAGEM).</li> </ul>

Fonte: RIGOBELLO, 2014 (reprodução)

Inicialmente, o Centro de Formação Técnica funcionou em salas dos 1º e 3º Grupos Escolares, quando da criação do primeiro grupo escolar em 1913, (atual Rodrigues de Abreu), e as aulas práticas eram ministradas diretamente nas oficinas da EFNOB; até que possuiu edifício próprio. Depois de extinta a Rede Federal, o Curso de Aprendizagem Industrial da Escolinha da Noroeste voltou a ser mantido pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI. Hoje, o edifício na Alfredo Maia onde funcionou o Centro de Formação Profissional, está ocupado pela SEBES, Secretaria Municipal do Bem-Estar Social, PMB.

O edifício é uma construção térrea, compacta, linear, com as salas outrora utilizadas como salas de aula, administração e oficinas para as aulas, com área construída aproximada de 2.069,71 m<sup>2</sup>. Havia também uma quadra esportiva, cantina, sanitários e vestiários, além de circulação externa, em um total de 3.854,96 m<sup>2</sup> (RIGOBELLO, 2014). Uma edificação da década de 70, tipicamente moderna, mas que ainda traz o espírito mecanicista da organização espacial inicial da EFNOB, através das medidas modulares racionalizadas. Figura 33.



Figura 33. Fachada do Centro de Formação Profissional "Engenheiro Aurélio Ibiapina"



Fonte: Google, 2013 (*in* RIGOBELLO, 2014)

Já no que tange os tipos, localização e organização espacial das vilas ferroviárias, Salcedo (2015) afirma que a companhia seguiu o sistema de produção industrial taylorista. A empresa exercia o controle sobre o trabalho e a atividade doméstica do trabalhador oferecendo habitação a este. Neste sistema, há um predomínio da eficácia na atividade e no tempo de execução do trabalho, o que era conseguido, estando as habitações tão próximas ao local de trabalho. O deslocamento seria rápido, e o funcionário estaria sempre disponível quando solicitado.

Os tipos de habitações eram diferenciados em função de sua implantação no lote, dos materiais e acabamentos utilizados na construção, no programa de necessidades e distribuição interna dos cômodos, de sua localização em função do local de trabalho e da privacidade.

A EFNOB construiu a Vila Noroeste no quarteirão localizado entre as Ruas 1º de Agosto, Nobile di Piero e Azarias Leite, próximas à Estação Central, com casas para o Superintendente, para os Engenheiros e para os Funcionários Administrativos. Tabela 3 e figura 34.



Tabela 3. Casas da Vila Noroeste em Bauru

<b>VILA NOROESTE</b>		Engenheiros, chefes dos Departamentos de Transporte, Segurança, Via Permanente, Tração e Material Rodante	Funcionários Administrativos
<b>USUÁRIOS</b>	Superintendente		
<b>ANO DE CONSTRUÇÃO</b>	1925	Entre 1907 e 1950	Construídas em 1921, reformadas em 1924 para atender Código Sanitário
<b>LOCALIZAÇÃO</b>	Rua Primeiro de Agosto, 2-31	Rua Nobile de Piero, nº 31,32,33,34 e 35	Rua Nobile di Piero, nº 2,3,4,5,6,7,8,9,10,11 e 12
<b>TIPOLOGIA</b>	Casa térrea com excelente padrão construtivo	Casas térreas e sobrados, com excelente padrão construtivo	Casas térreas, singelas, geminadas
<b>TERRENO</b>	Terreno de 1.785,40 m <sup>2</sup>	Lotes entre 529,79 m <sup>2</sup> e 832,78 m <sup>2</sup>	---
<b>ÁREA CONSTRUÍDA</b>	Área construída 542,50 m <sup>2</sup> , com recuos	Áreas construídas variavam de 284,88 m <sup>2</sup> a 394,41 m <sup>2</sup> , com recuos	Recuadas das calçadas, mas no limite lateral do lote, tipologia tipicamente industrial

Fonte: Salcedo (2015)

Figura 34. Vila da Noroeste, tipologias

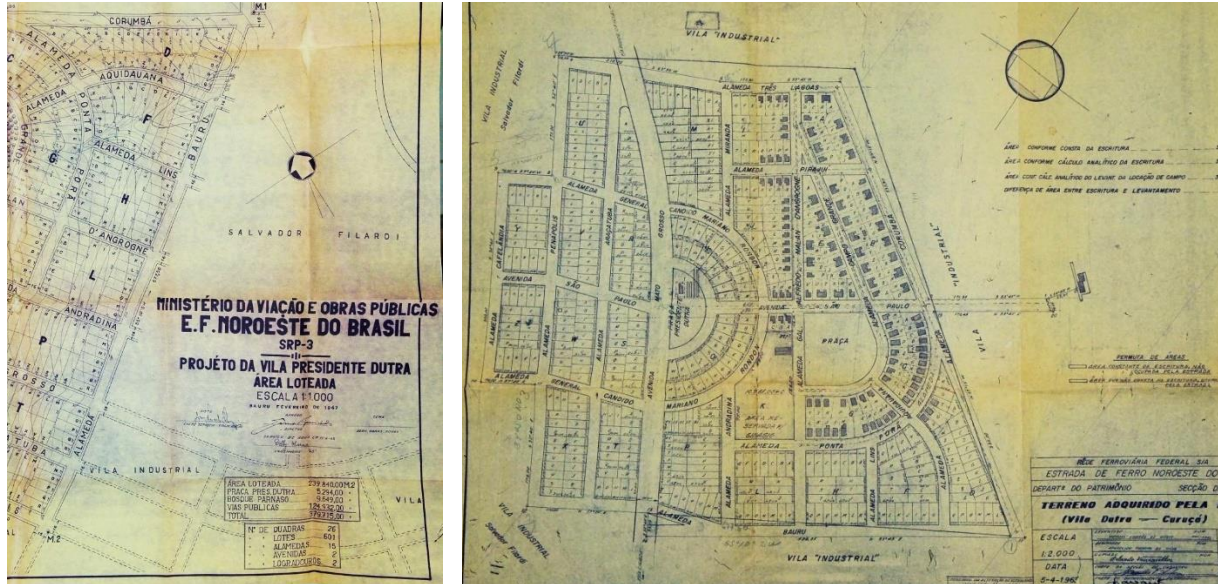


Fonte: 1 Brasil (1928, v. 1); 2 Azevedo (1950); 3 Revista NOB (1960); 4 Salcedo (2015)

A Vila Dutra, outro dos vários bairros construídos pela EFNOB com a finalidade de prover moradia aos operários da ferrovia, teve parcelamento aprovado em 1947, com 601 lotes, e data de 1963 a aprovação e registro das mais de 120 casas construídas (figura 35). Os demais terrenos foram sendo objetos de autoconstrução

por outros ferroviários, que não tiveram a mesma sorte que o senhor José Eufrazino (ex-ferroviário *in* LOSNAK, 2004), de conseguir casa construída.

Figura 35. Vila Dutra, loteamento e implantação das casas

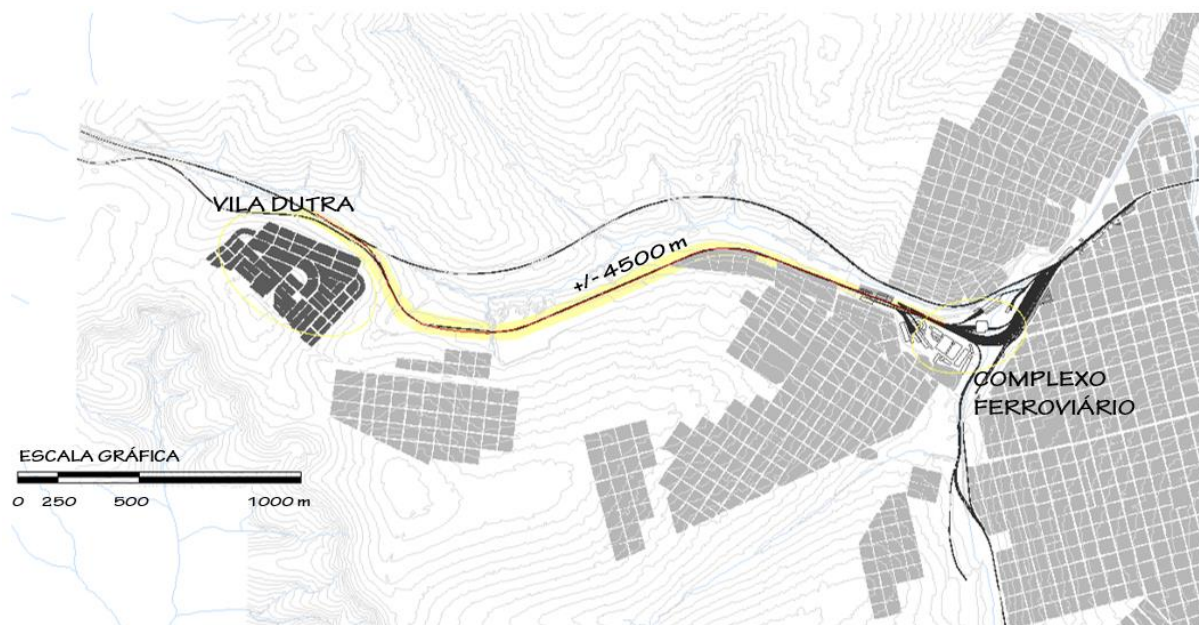


Fonte: acervo do Museu Ferroviário, 2016

O bairro era isolado, sem vizinhos e distante do centro (figura 36). Para locomoção desses funcionários havia um trenzinho que corria da Vila Dutra até o centro, e eles não pagavam por essa condução. Era a mais viável, já que não havia ônibus e nem ruas adequadas para os poucos que possuíam automóvel. Ainda segundo José Eufrazino dos Santos,

O trenzinho era o Coreinha. Tinha esse nome porque na época de 1950 estava acontecendo a Guerra da Coréia, e a guerra era longe. Então como o bairro ficou longe, o pessoal falava: 'Pô, você mora lá na Coréia?' Então pegou o apelido no bairro [...] Antes do trenzinho, o pessoal ia pra cidade em trem de carga. Ele vinha de Mato Grosso, diminuía a marcha e os empregados subiam. Depois arrumaram um vagão pro pessoal ir dentro. Depois que adaptaram dois carros de passageiro [...] Não lembro a data exata, mas quando a vila começou a ser servida de ônibus, o trenzinho foi desativado (José Eufrazino dos Santos *in* LOSNAK, 2004, p. 187/188)

Figura 36. Mapa. Vila Dutra, distância aproximada ao complexo ferroviário



Fonte: autora, 2016

Para uma nova cidade que se conformava, buscavam-se novos valores: a busca pelo embelezamento, a manutenção das estruturas edificadas, e até o frete de paralelepípedos era providencialmente mais baixo, afinal, as ferrovias também tinham interesse no calçamento das vias – o que moldava certo aspecto moderno à cidade.

Ainda no início da década de 1920 a cidade não possuía pavimentação, contra os princípios do processo de modernização que a cidade vivia. Areia e lama; serviços de calçamentos em pedras de paralelepípedo iniciaram em 1924 (GULINELLI, 2016, p. 92-94), quando os serviços urbanos começaram a ficar mais organizados, porém, não para toda população. Os ferroviários geralmente não podiam pagar pelos serviços. Figura 37.



Figura 37. Calçamento das ruas com paralelepípedos na cidade de Bauru, década de 60



Fonte: 1 Ricardo Ursulino, disponível em <[www.bauru.sp.gov.br](http://www.bauru.sp.gov.br)>. Acesso em 25 ago 2016;  
2 e 3 acervo do Museu Ferroviário, 2016

A administração do Nicolinha (Nicola Avalon Junior) começou na Avenida Rodrigues Alves a prolongar o asfalto, tirando os paralelepípedos e asfaltando. Os paralelepípedos foram colocados nos bairros, nas vilas, na Vila Falcão, na Vila Bela, na Bela Vista, aqueles paralelepípedos foram sendo aproveitados (Nicola Gonçalves in LOSNAK, 2003, p. 133).

As construções sempre correspondiam a novos modelos, de acabamento mais perfeito devido ao emprego de mão de obra qualificada. Traziam novas soluções arquitetônicas e novas técnicas construtivas que foram sendo difundidas pelo interior, e que influenciaram vários aspectos na arquitetura (REIS FILHO, 2011, p. 156).

Mas muito além das técnicas construtivas, materiais e tipologias, o que nos importa é como essa mão de obra proveniente de outras cidades traziam essas novas técnicas, que modificaram pouco a pouco a cidade tida como “cidade acampamento”, que não tinha sequer uma construção em alvenaria antes da chegada da ferrovia.

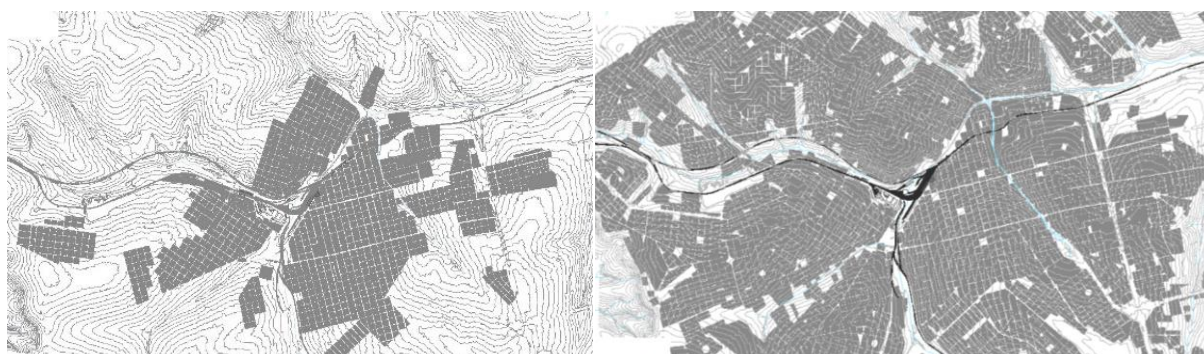
A população de Bauru passa de 33.900 habitantes em 1942 (GHIRARDELLO, 1992, p. 137), a 261.112 habitantes em 1991 (IBGE, 1991). Esse crescimento molda os rumos do crescimento urbano da cidade e a configuração dos novos bairros. Tabela 4 e figura 38.

Tabela 4. Crescimento populacional de Bauru entre 1942 e 1991

<b>ANO</b>	<b>POPULAÇÃO ESTIMADA</b>	<b>FONTE</b>
<b>1942</b>	33.900 habitantes	GHIRARDELLO, 1992, p. 137
<b>1970</b>	131.936 habitantes	Censo IBGE e CNM
<b>1980</b>	186.659 habitantes	Censo IBGE e CNM
<b>1991</b>	261.112 habitantes	Censo IBGE e CNM

Fontes: diversas

Figura 38. Mapa. Expansão urbana de Bauru, entre 1942 e 2016



1942, com 33.900 habitantes  
Fonte: Ghirardello (1992, p. 137)

2016, com 366.992 habitantes  
Fonte: IBGE (estimativa)



### 4.3. Extinção e degradação

As políticas nacionais da década de 1950 que incentivaram o transporte rodoviário desencadearam um lento, porém completo sucateamento do transporte ferroviário e toda sua estrutura. Inicialmente, com a redução dos investimentos, a Rede Ferroviária não teve maneiras de reinvestir capital para dar manutenção nos trilhos. Pouco a pouco o transporte rodoviário ganhou seu espaço, sentenciando a ferrovia à estagnação, decadência e total abandono.

Quando a situação atingiu o limite, por motivos variados, é importante ressaltar que as consequências foram resultado de um contexto, uma escolha essencialmente política de abertura para substituição gradativa dos serviços ferroviários, com clara prioridade que consolidou a indústria automobilística no país.

A cidade, que sempre teve seu desenvolvimento pautado na EFNOB, que gerava empregos, renda, estimulava o comércio e serviço, o transporte de pessoas e cargas, de repente, se vê refém da “opção rodoviarista”, entrando em declínio conjuntamente à ferrovia.

Depois de 25 anos sem uso, o complexo ferroviário mostra seus sinais de decadência, ao qual o centro da cidade, antigo vivo e badalado comércio, vem se unindo nos últimos tempos. É como se a degradação da EFNOB estivesse se expandindo pela cidade, iniciando pelas áreas confrontantes ao complexo. Na figura 39, a lateral da Estação Ferroviária aberta ao complexo.

Figura 39. Lateral da Estação Ferroviária da EFNOB



Fonte: acervo da autora, 2016

Mesmo vazio e degradado, o complexo não é exatamente o que as pessoas (a pé) costumam evitar. Em virtude da intransponibilidade de veículos, e a carência de travessias exclusivas para pedestres, existem alguns pontos sobre os trilhos que são muito utilizados pela população para travessia a pé e de bicicleta. Conforme orientações de segurança do DNIT, deve-se evitar a transposição de ferrovias por pedestres, porém em muitas situações elas poderiam somente ser monitoradas. É o caso da região central de Bauru, principalmente no complexo sentido Oficinas na Vila Falcão – Centro (figura 40), e sentido Vila Independência – Altos da Cidade.

Figura 40. Transposição da ferrovia por pedestres



Fonte: acervo da autora, 2016

Na área central ocorreu o esvaziamento dos edifícios residenciais desencadeado entre diversos motivos, pelo espraiamento da cidade. Esse espraiamento aconteceu no sentido zona sul para os que podem pagar por áreas ‘não tão distantes assim’, e, sentido noroeste (maior densidade) leste e oeste (áreas desconectadas), para aqueles que devem estar “pra lá” da linha. Como resultado, espaços vazios, ocupados e utilizados somente pelo pouco comércio que persiste, no, agora, calçadão da Batista de Carvalho. Figura 41.

Figura 41. Área central, esvaziamento do centro e edifício tombado abandonado



Fonte: acervo da autora, 2016

Alguns dos edifícios das Oficinas Gerais estão em uso, como a rotunda, utilizada pela Rumo (antiga ALL) após reforma que, infelizmente, a descaracterizou. O edifício do Escritório das Oficinas está ocupado pela SEMMA, Secretaria do Meio Ambiente, que também utiliza área entre dois galpões para garagem e manobra de caminhões.

A Escolinha da NOB, como já foi informado anteriormente, está sob os cuidados da SEBES, Secretaria do Bem-Estar Social de Bauru. Os edifícios utilizados pelo Poder Público não foram descaracterizados, e as reformas realizadas foram pontuais, visando tão somente possibilitar a ocupação. Refizeram tubulações elétricas, deixando-as aparente e externa às paredes, recuperaram parte do piso de madeira (por causa de acelerada degradação, em parte continua sem recuperação), e inclusive um auditório com poltronas vermelhas, que estava abandonado.

Os galpões das Oficinas Gerais (figura 42), no entanto, a maior estrutura disponível está sem uso algum, e a degradação dos espaços físicos construídos só aumenta com o passar do tempo. As telhas provavelmente terão de ser completamente substituídas, e, se uma intervenção for realizada muito em breve, talvez seja possível conservar as tesouras de madeira do telhado. Figura 43.



Figura 42. Situação atual do patrimônio (fachada das Oficinas Gerais)



Fonte: acervo da autora, 2016

Figura 43. Situação atual do complexo ferroviário



Fonte: acervo da autora, 2015

O município carece de práticas voltadas ao restauro do edifício histórico e requalificação urbana, que promovam apropriação e utilização do espaço público, uma vez que pode ser observada a situação em que se encontra o centro da cidade:

degradado, desabitado e em processo contínuo de descaracterização face às intervenções de *modernização*.

Mas não se trata de um caso isolado. Em diversos lugares é possível observar o esvaziamento das áreas centrais, destinadas à possuírem vida somente em horário comercial, e completo abandono à noite e fins de semana, em virtude do *envio* dos moradores para regiões periféricas das cidades. Essas regiões mais distantes são desprovidas de equipamentos comunitários e serviços públicos, são deficitárias quanto ao serviço de transporte público, e sempre distante dos postos de trabalho, aumentando os deslocamentos e consumo energético.

Enquanto isso, o centro urbano, que normalmente goza de infraestrutura completa privilegiada, acaba sendo subutilizado e visto como locais de perigo. Existe uma carência de política de habitação social para requalificação das áreas centrais no mundo como um todo, mas particularmente em Bauru, vários edifícios comerciais estão com muitos de seus pavimentos fechados, sem utilização.

Apesar de todo o trabalho realizado, das discussões em âmbito internacional, recomendações, etc., que resultaram em leis, instrumentos urbanísticos, direito de acesso da população para que inclusive, o processo seja validado (...) apesar de tudo, o que temos é uma gestão desinteressada, onde os empreendedores formatam processos e “expedem” suas próprias diretrizes, de acordo com seus interesses.

A superação de vícios de sistema como a especulação imobiliária está muito longe de acontecer, ao menos no Brasil. Um povo que não aprendeu a conhecer e valorizar sua própria cultura, conselhos sujeitos à influência de interesses privados o tempo todo, e, órgãos de tutela lentos e ineficazes – apesar de todo aparato legislativo em vigência.

De maneira geral, os edifícios se encontram conforme a tabela 5, que classifica o grau de conservação em relação à sua situação física e uso (ruim/regular/bom/ótimo), bem como sobre o estado de sua preservação, que está relacionado a manutenção das características originais da edificação.

Isso quer dizer que uma edificação pode estar impecável e sendo utilizada, porém completamente descaracterizada; e o contrário também: pode estar exatamente como foi construída (preservada) e impossibilitada de uso, de tão degradada (não conservada).

Tabela 5. Estado de conservação e preservação dos edifícios da EFNOB

EDIFÍCIO	ANO CONSTR.	GRAU DE CONSERVAÇÃO	ESTADO DE PRESERVAÇÃO
<b>Estação NOB</b>	1939	REGULAR	ÓTIMO
<b>Casa Superintendente - Casa Engenheiros - Casa Funcionários Administrativos -</b>	1925 1907 a 1950 1921/1924	ÓTIMO BOM REGULAR	ÓTIMO BOM RUIM
<b>Escolinha NOB</b>	Década 70	BOM	BOM
<b>Escritório das oficinas</b>	Década 70	BOM	ÓTIMO
<b>Oficinas Gerais</b>	1921	RUIM	ÓTIMO
<b>Rotunda</b>	1921	REGULAR	REGULAR

Fonte: autora, 2016

O complexo ferroviário em si está muito degradado, por sua situação de real abandono há décadas. A relação do patrimônio com o entorno da cidade, no entanto, não nos parece afetada, os bairros próximos parecem simplesmente ter parado no tempo. A impossibilidade de transposição da linha transforma os bairros, que outrora serviram de moradia à muitos ferroviários, em locais que não são meios de chegar a outro lugar, mas somente fim. Figura 44.

Figura 44. Moradias no entorno do complexo, Vila Falcão



Fonte: acervo da autora, 2016

É como se, por causa da barreira física, as pessoas não pudessem adentrar e transpor o complexo, e a degradação do próprio complexo tampouco pudesse atingir as vilas adjacentes, em uma relação de absoluta e completa falta de comunicação entre os espaços. Ora, essas eram as casas de quem, segundo relatos, costumavam ajustar seus relógios e vida a partir do funcionamento das oficinas e apitos que indicavam início e término dos trabalhos diários, admitindo o diálogo, a troca entre vivências e realidades.



Houve, ali, uma profunda modificação dos hábitos e costumes, e essa ruptura resultou em progressiva alteração no uso do solo. O resultado? Espaços amorfos, sem vivência, sem conexão, parados no tempo. Assim o urbanismo se apresenta como maneira de destruir, transformar culturas, ao invés de preservá-las.

Afastando-se um pouco das áreas de entorno imediato, sentido parcelamento do solo mais recentes, é possível encontramos muitos vazios junto aos trilhos, ali sim algumas áreas realmente degradadas, e até invasões, bairros ilegalmente constituídos. Mas abordagem se limitará ao entorno do complexo ferroviário, sem estender-se a esses bairros que se desenvolveram junto aos trilhos.

#### 4.4. Sem os trens, mas com seu legado

A Companhia Noroeste do Brasil, desde sua implantação, e especialmente após a encampação pela União, se entrelaçou de tal forma à comunidade, que falar em Bauru e Noroeste quase significava o mesmo (GHIRARDELLO, 1992, p. 163).

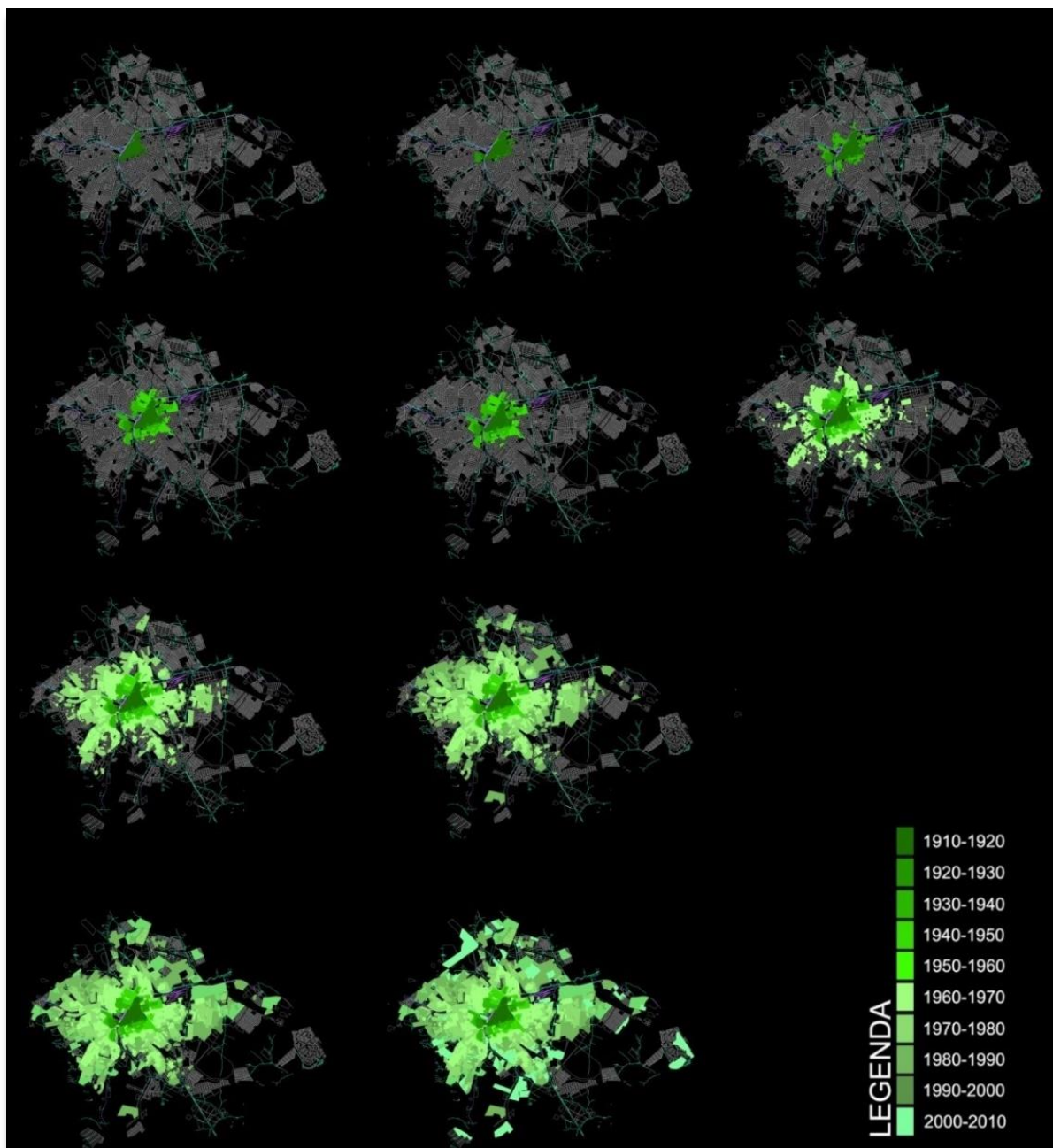
A cidade cresceu e se desenvolveu ao longo de décadas, mas ainda hoje, sem o funcionamento da ferrovia, é impossível desvincular todo seu desenvolvimento da atuação da companhia da Noroeste. Depois da extinção da EFNOB em 1957, a cidade de Bauru continuou a se desenvolver, e a população que era de 316.064 habitantes em 2000 (IBGE, 2000) passou a 366.992 habitantes em 2015 (IBGE, 2015). É possível visualizar a expansão urbana e formação dos novos bairros na tabela 5 e figura 45.

Tabela 6. Crescimento populacional de Bauru entre 2000 e 2015

ANO	POPULAÇÃO ESTIMADA	FONTE
2000	316.064 habitantes	Censo IBGE e CNM
2010	344.039 habitantes	Censo IBGE e CNM
2015	366.992 habitantes	Estimativa IBGE

Fonte: diversas

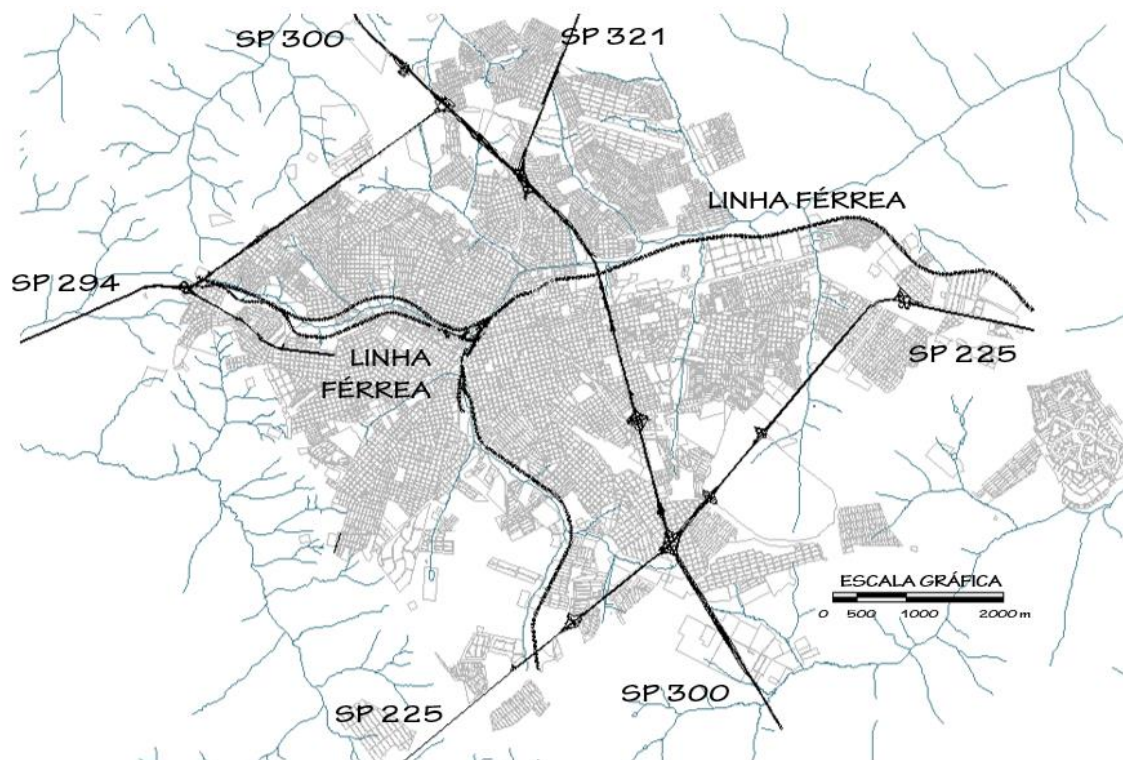
Figura 45. Evolução urbana por décadas, 1910 – 2010



Fonte: PLHIS – Plano Local de Habitação de Interesse Social, Instituto Soma

Todos os bairros expandiram por entre os trilhos, uma vez que estes estavam previamente constituídos. Esse crescimento se deu de forma muito peculiar, e resultou em uma malha urbana extremamente fragmentada. O que era cotidiano e facilmente superável – o ir e vir entre os bairros, uma vez que a ferrovia era conectada com a cidade de tal forma que não se tornava barreira física – hoje se soma à presença de rodovias e fundos de vale/rios, e acaba por caracterizar a **desfragmentação territorial**, ou, a intransponibilidade entre os diversos bairros da cidade, como mostra o traçado preto e os rios na figura 46.

Figura 46. Mapa. Principais barreiras físicas: rodovias, ferrovias e bacias hidrográficas



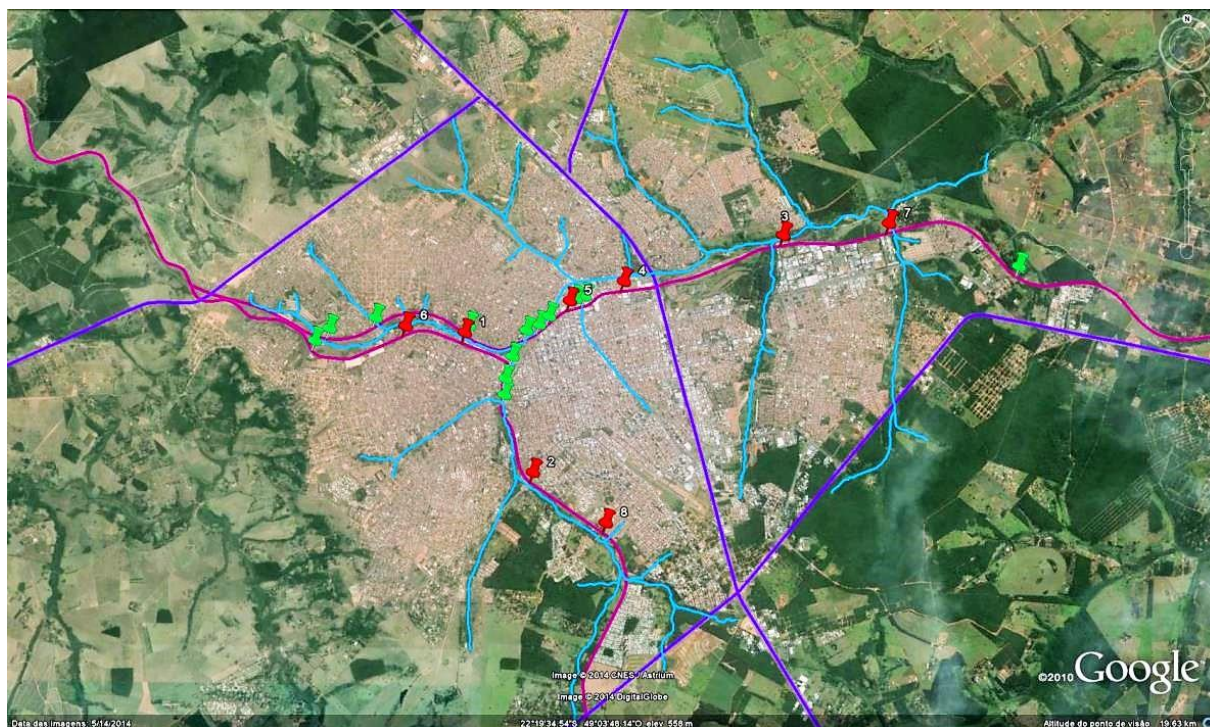
Fonte: autora, 2016

Um crescimento heterogêneo, de usos diversos, como resposta a políticas nacionais de incentivo a determinados tipos de transporte, habitação e ao crescimento periférico, são marcas de um urbanismo insustentável que foi amplamente aplicado no século passado. Conforme os bairros foram crescendo, foram sendo criados os pontos possíveis de travessia sobre os trilhos, mas que não são suficientes.

Atualmente temos um total de 21 transposições (figura 47), das quais 11 são através de viadutos de passagem livre para veículos e pessoas, 2 possuem viadutos com estreitamento viário (uma em situação precária), enquanto 8 dessas travessias são realizadas em nível. Dentre essas últimas 8, 2 são travessias não oficiais utilizadas pela população.



Figura 47. Mapa. Transposições férreas de Bauru (em verde, com viadutos, e, em vermelho, as em nível)

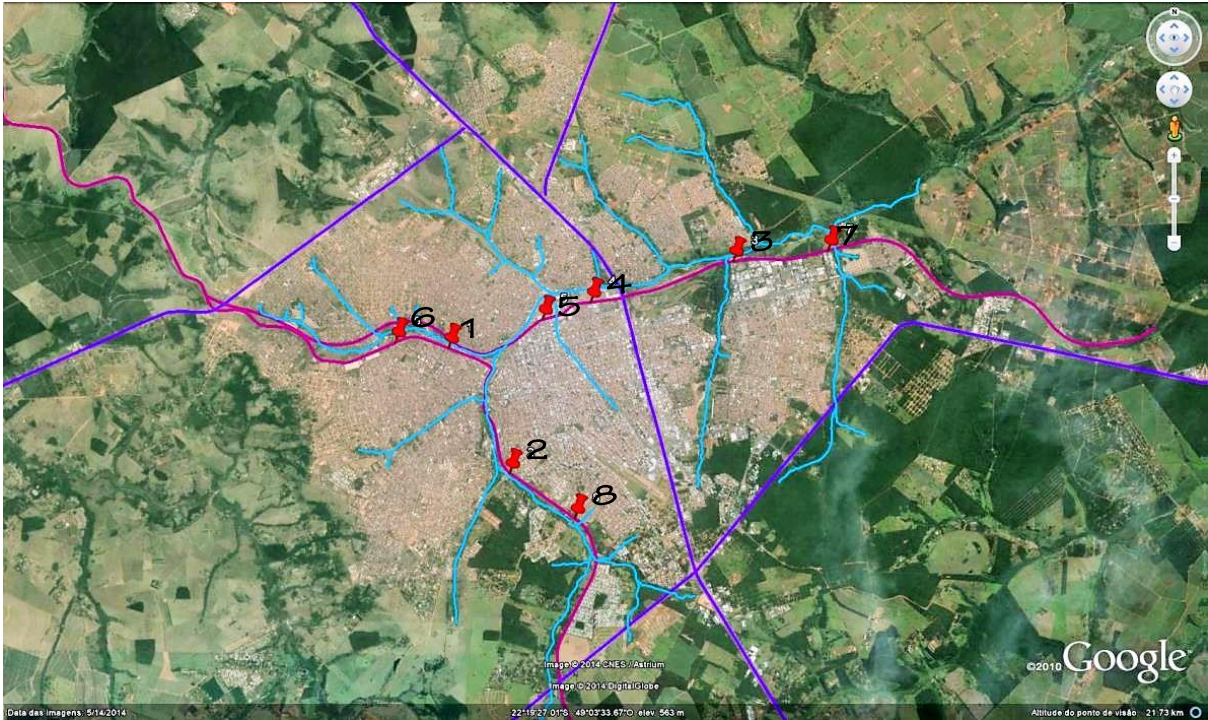


Fonte: Google Earth e indicações realizadas pela autora, 2014

O mapa da figura 47 nos fornece subsídios de análise para interpretar que as conexões entre os bairros na cidade ainda se configuram como problema. No mapa da figura seguinte, é possível visualizar somente as travessias em nível: travessia 1- entre Jardim Bela Vista e Vila Falcão, na Avenida Comendador Daniel Pacífico; travessia 2- entre Vila São Francisco e Praça Portugal, na Avenida Comendador José da Silva Martha; travessia 3- entre Jardim Mary Dota/Chapadão e Distrito Industrial I, na Rua Waldemar Pereira da Silveira; travessia 4- entre a Vila Cardia e Jardim Vista Alegre, na Rua Aymorés; travessia 5- entre o Centro e Jardim Bela Vista, na Rua Antônio Alves; travessia 6- entre a Vila Falcão e Nova Esperança, na Rua São Sebastião.

As travessias clandestinas estão no Distrito Industrial (travessia 7) e no Parque das Nações (travessia 8). Na verdade, aqui ainda faltou considerar que o centro da cidade, área degradada do complexo, é atravessada diariamente por muitas pessoas a pé e de bicicleta, que geralmente vão da Vila Falcão para o Calçadão da Batista de Carvalho, e que evitam ter que dar a volta igual ao percurso que o veículo faz.

Figura 48. Mapa. Travessias de linha férrea em nível



Fonte: Google Earth e indicações realizadas pela autora, 2014

As transposições são insuficientes, e isso pode ser observado na contagem de veículos, que demonstra o fluxo diário nesses locais e evidencia o forte caráter de barreira física que os trilhos são hoje para os munícipes. A Avenida Comendador José da Silva Martha, por exemplo, possui o maior fluxo diário de veículos, ultrapassando 2 mil veículos/hora em horário de pico. Enquanto que, mesmo na de menor fluxo – Rua Aymorés, há um movimento de quase quinhentos/quatrocentos veículos/hora em horário de pico.

Na média, nenhuma dessas transposições tem movimento inferior a trezentos veículos/hora, exceto em um sentido da Rua Antônio Alves, mas isso se deve ao fato de a rua ser sentido único depois de uma quadra dos trilhos, e ter rua paralela com viaduto sentido único mão contrária, o que acaba por destituir o local de demanda sentido centro-bairro.

Na tabela 6 fica fácil identificar, inclusive, o movimento pendular dos moradores da cidade que se deslocam diariamente em seus veículos. Considerando que a cidade cresceu dividida pelos trilhos, em três “quadrantes”, há deslocamentos intensos diários entre esses quadrantes, que os viadutos não dão conta de receber.



Tabela 7. Fluxo diário de veículos nas travessias em nível

<b>1. Avenida Comendador Daniel Pacífico</b>			
Sentido da via	Mín. observado	Horário de pico	Média
Jd. Bela Vista – Vila Falcão	264,00 veículos/h	522,50 veículos/h	<b>373,42 veículos/h</b>
Vila Falcão – Jd. Bela Vista	344,50 veículos/h	551,50 veículos/h	<b>445,46 veículos/h</b>
<b>2. Avenida Comendador José da Silva Martha</b>			
Sentido da via	Mín. observado	Horário de pico	Média
Shangrilá – Praça Portugal	660,50 veículos/h	2.221,00 veículos/h	<b>1.023,54 veículos/h</b>
Praça Portugal - Shangrilá	660,00 veículos/h	1.533,50 veículos/h	<b>986,88 veículos/h</b>
<b>3. Rua Waldemar Pereira da Silveira (Ponte Ayrton Senna)</b>			
Sentido da via	Mín. observado	Horário de pico	Média
Distrito – Jd. Chapadão	190,00 veículos/h	780,00 veículos/h	<b>347,25 veículos/h</b>
Jd. Chapadão – Distrito	207,50 veículos/h	1.059,00 veículos/h	<b>400,17 veículos/h</b>
<b>4. Rua Aymorés</b>			
Sentido da via	Mín. observado	Horário de pico	Média
VI. Cardia – Pq. Vista Alegre	244,00 veículos/h	484,50 veículos/h	<b>332,42 veículos/h</b>
Pq. Vista Alegre – VI. Cardia	185,00 veículos/h	396,00 veículos/h	<b>365,67 veículos/h</b>
<b>5. Rua Antônio Alves</b>			
Sentido da via	Mín. observado	Horário de pico	Média
Jd. Bela Vista – Centro	387,00 veículos/h	673,50 veículos/h	<b>520,83 veículos/h</b>
Centro – Jd. Bela Vista	38,50 veículos/h	209,00 veículos/h	<b>97,88 veículos/h</b>
<b>6. Rua São Sebastião</b>			
Sentido da via	Mín. observado	Horário de pico	Média
VI. Falcão – Nova Esperança	184,50 veículos/h	811,00 veículos/h	<b>420,79 veículos/h</b>
Nova Esperança – VI. Falcão	318,50 veículos/h	600,50 veículos/h	<b>455,92 veículos/h</b>

Fonte: EMDURB, 2012

Essas transposições indicadas na tabela acima são as com vias para veículos, não havendo nenhuma travessia exclusiva de pedestres no município. Essas vias tampouco possuem calçadas para os pedestres, deixando-os extremamente vulneráveis para travessia no local, a exemplo de absolutamente todas elas, como pode ser observado na figura 49.

Figura 49. Travessias em nível na cidade de Bauru



Avenida Comendador Daniel Pacífico



Avenida Comendador José da Silva Martha



Rua Waldemar Pereira da Silveira



Rua Aymorés



Rua Antônio Alves

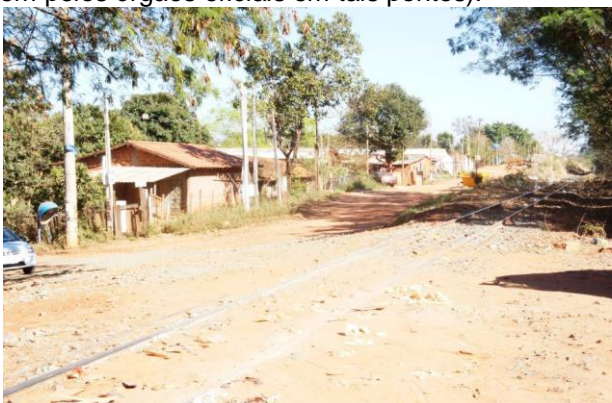


Rua São Sebastião

Travessia clandestinas (não há contagem pelos órgãos oficiais em tais pontos):



Distrito Industrial, próx. ao Resid. Terra Nova



Parque das Nações

Fonte: acervo da autora, 2014

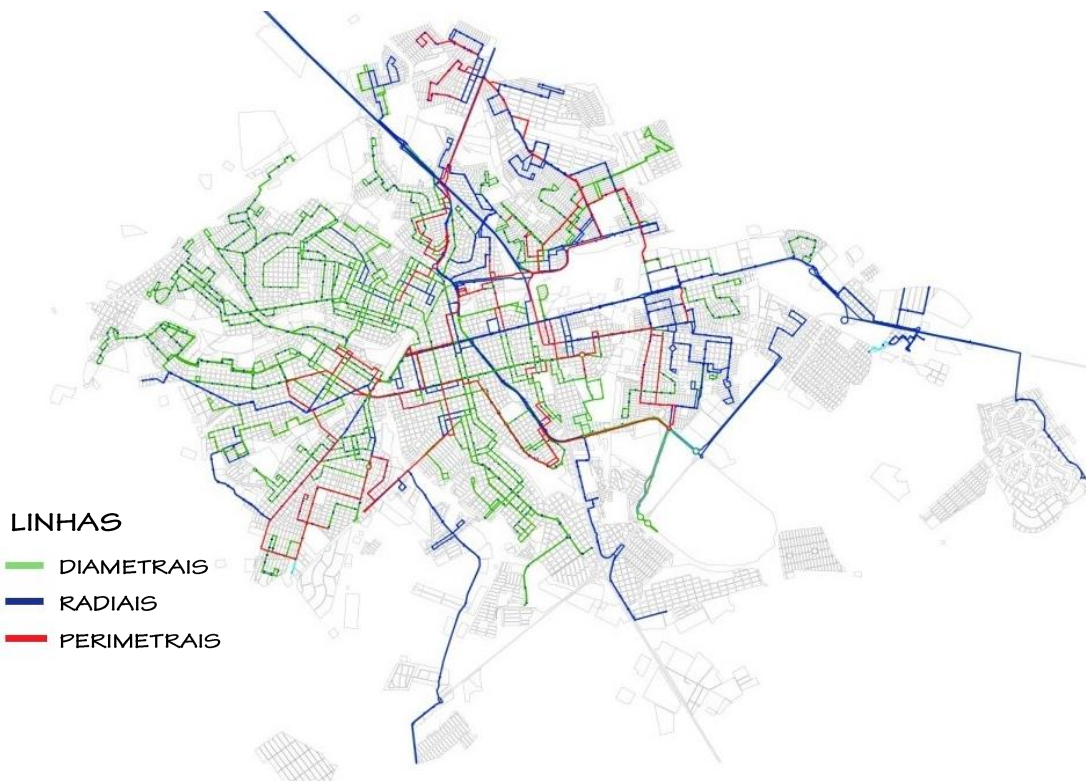
A falta de calçadas e trechos de boa caminhabilidade é um desestímulo ao caminhar ou pedalar, restringe a liberdade, e as pessoas que precisam atravessar os bairros, se não tem como fazê-lo em seu veículo próprio – e a maioria da população não tem – acabam reféns de um sistema de transporte que também está limitado às transposições férreas, junto com os carros, sem nenhuma concessão de preferencial.

A rede de transporte coletivo da cidade conta atualmente com linhas de ônibus municipais que atendem ao perímetro urbano e distritos. Segundo a EMDURB



– Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbanos e Rural de Bauru, a rede está estruturada, de modo geral, em linhas diametrais, tendo como centro de confluência a área central (Avenida Rodrigues Alves, quadra 1 a quadra 13). Além destas, algumas linhas especiais de morfologia perimetral, fazendo a ligação interbairros, outras linhas para atendimento ao período noturno, de maneira também perimetral, linhas distritais, e a linha aeroporto-rodoviária. Figura 50.

Figura 50. Rede de transporte coletivo urbano em Bauru



Fonte: EMDURB, 2013

A barreira física constituída pelos trilhos é visível inclusive no traçado percorrido pelos ônibus, e seu funcionamento é basicamente diametral porque mais de 90% de suas linhas levam pessoas do bairro até a área central, para depois seguir sentido outro bairro. Para que fosse possível maior número de linhas perimetrais, primeiramente devem ser pensadas as transposições.

No quesito atendimento à população, a EMDURB garante abrangência total em raios de 500 metros, e de 300 metros, que são distâncias adequadas a serem percorridas até o transporte público (figura 51). No entanto, a deficiência do transporte na cidade coincide justamente com a deficiência da mobilidade ativa: a intransponibilidade pela presença dos trilhos.

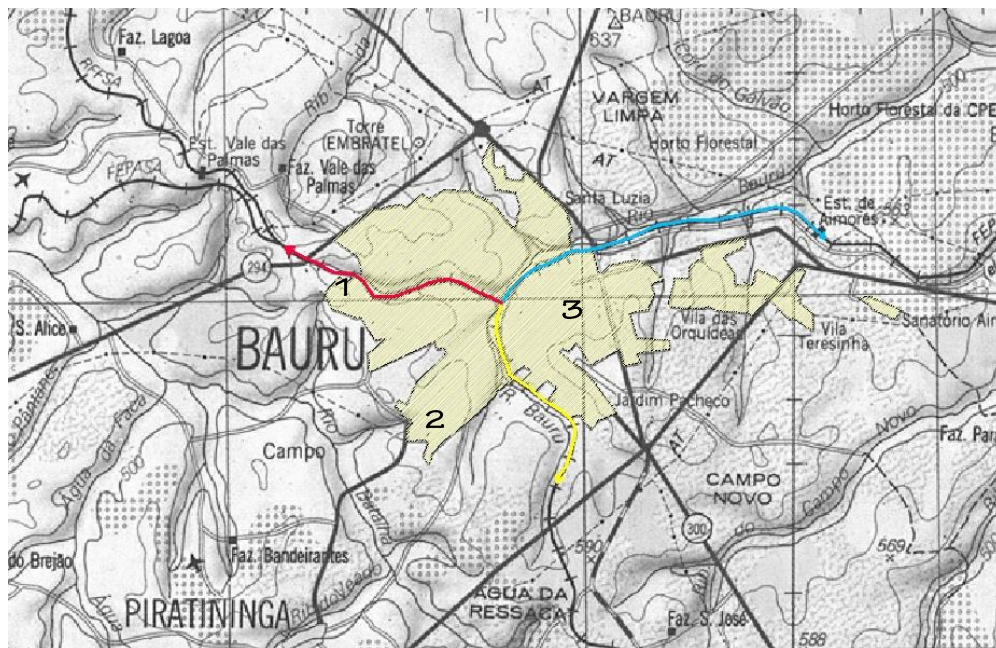
Figura 51. Escalas de abrangência espacial de cada ponto na cidade (500 e 300 metros), sem a pontuação de barreiras



Fonte: EMDURB, 2013

E a questão toda reside no fato de que os bairros da cidade se desenvolveram ao longo dos eixos ferroviários, que resultou na fragmentação da cidade basicamente em três zonas. São elas: 1- zona residencial da população de baixa e média renda (zona norte / noroeste e oeste); 2- zona residencial de alto padrão/luxo (zona sul); 3- distritos industriais (zona leste). Figura 52.

Figura 52. Mapa. Base IBGE, com eixos das ferrovias (Noroeste em vermelho, Paulista em azul, Sorocabana em amarelo)



Fonte: IBGE, 2016 (modificado)

A zona norte/noroeste e oeste foi a região onde, inicialmente, foram construídas as vilas ferroviárias, e que atraiu o operário ferroviário com suas famílias

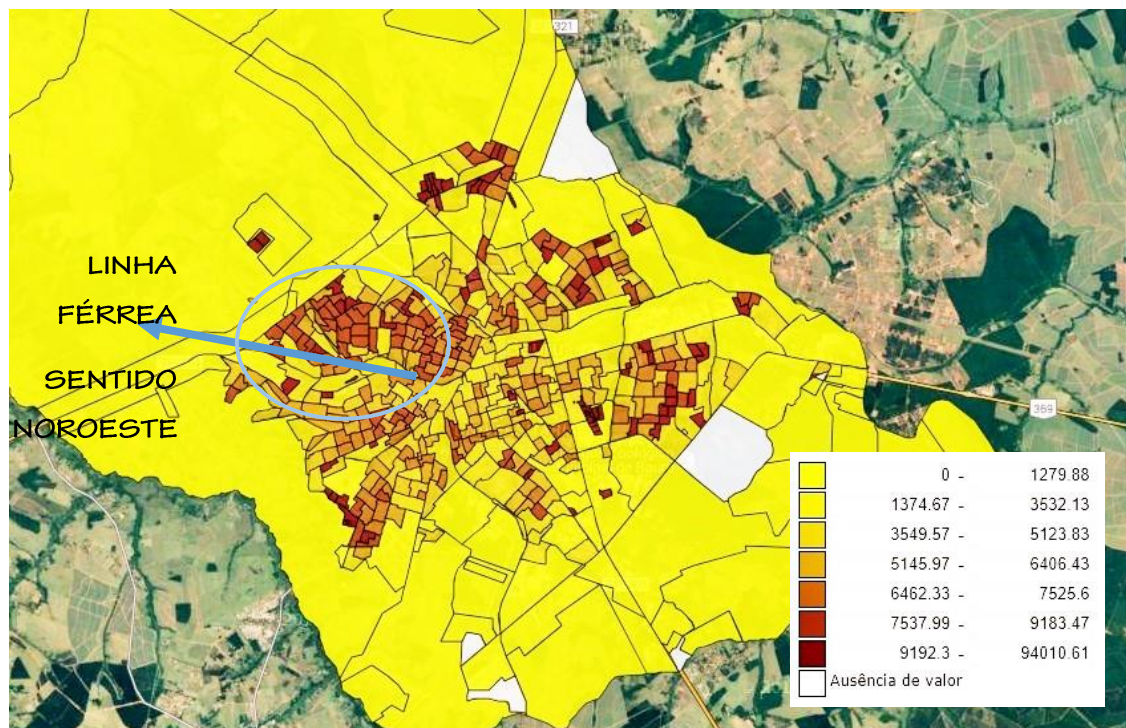


– ao longo da linha férrea da Noroeste. Segundo IBGE, ainda hoje é zona de maior adensamento populacional, ocupada essencialmente por população de baixa e média renda.

Bairros como Jardim Bela Vista, Vila Seabra, Jardim Santa Edwiges, Núcleo Fortunato Rocha Lima, Parque Jaraguá, Núcleo Habitacional Vereador Edson Francisco da Silva em um dos lados do trilho da EFNOB, demonstram a maior concentração de pessoas conforme o mapa da figura 53. Parque Viaduto, Sabiás, Vila São João do Ipiranga, Jardim Ouro Verde do outro lado dos trilhos na EFNOB, e que junto com os demais bairros elencados, formam a grande concentração populacional na cidade.

Outros pequenos pontos de maior concentração de população também são possíveis de perceber nas ‘franjas’ da cidade, que é o resultado do espraiamento periférico, que ‘empurrou’ a população para áreas com menor oferta de infraestrutura e menor custo por metro quadrado de terra. É o caso de Núcleo Gasparini, Residencial Nova Bauru, Núcleo Habitacional Mary Dota, Parque Giansante, Vila Carolina, Jardim Olímpico, Núcleo Geisel, Núcleo Habitacional José Regino, Camélias e Flamboyant.

Figura 53. Mapa. Adensamento populacional, Censo IBGE 2010



Fonte: IBGE, 2010 (modificado)

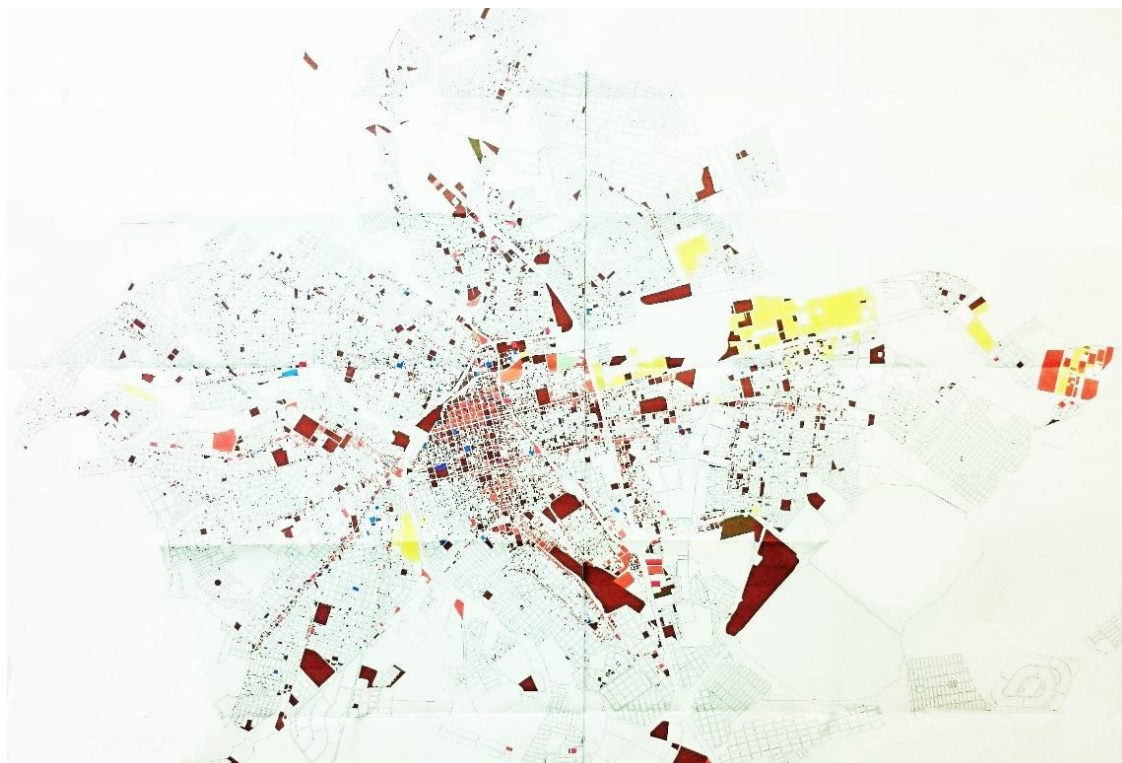
O adensamento populacional de Bauru, via de regra e em virtude dos bairros que se evidenciaram no mapa, é proporcionado por lotes menores, ocupados por famílias maiores, e não o que logo se imagina, com ocupação de torres e/ou pequenos edifícios residenciais.

Destes bairros que foram visualmente demarcados, somente são ocupações com torres de 4 andares: os Sabiás, próximo à FIB, e, Camélias e Flamboyant, que atualmente nem estão mais nas franjas, o desenvolvimento urbano ultrapassou há tempos o local.

Algo que também teve influência dos eixos ferroviários, e se torna evidente na leitura dos mapas, é a distribuição da rede de comércios, serviços e indústrias da cidade. O comércio basicamente partiu do centro e se estendeu sentido zona sul, onde visualmente é possível identificar uma grande variedade de pontos rosa e vinho (vide mapa da figura 54).

As pequenas concentrações existentes nos bairros são formações que se deram através de uma política de criação de diversos corredores de comércio e serviços ao longo dos anos, e que estão muitas vezes localizados nas vias de acesso ao bairro.

Figura 54. Mapa. Usos do solo na cidade de Bauru em 2016 (comércio em rosa, serviço em vinho, industrial em amarelo)



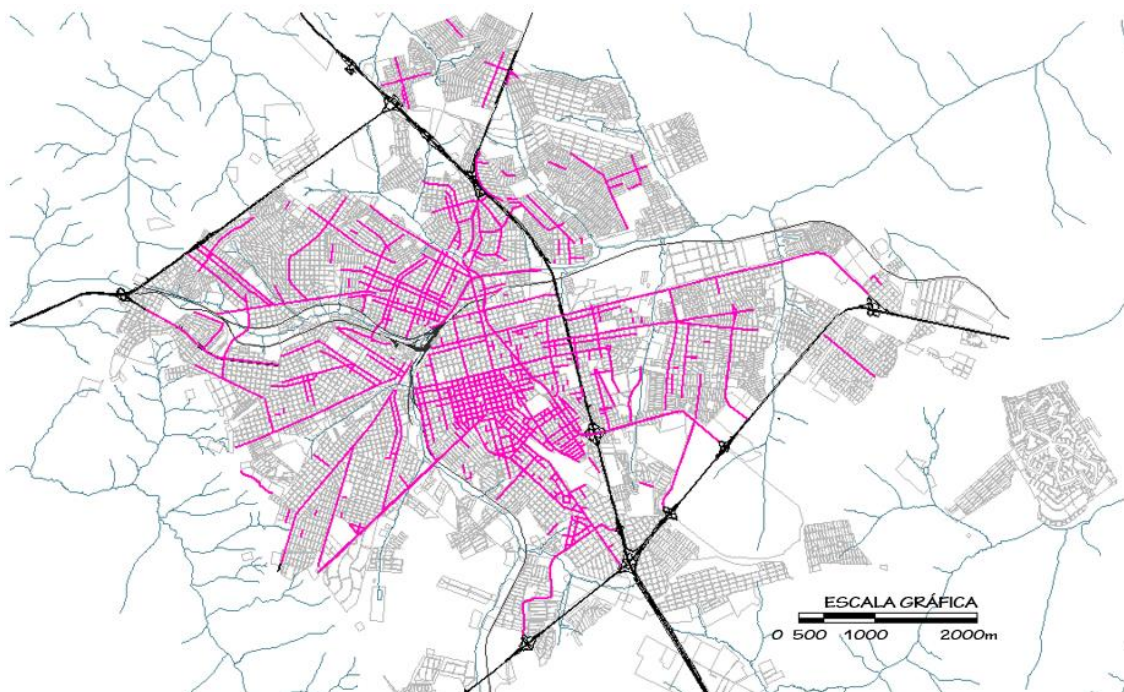
Fonte: Instituto Soma, 2016

A Lei Municipal nº 2.339/1982 que ainda está vigente, estabelece normas para parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Bauru. Oras, a cidade é dinâmica, e não é possível que uma legislação com mais de 30 anos consiga prever e dar uma resposta aos acontecimentos mais recentes, como a necessidade de alvará para o comércio descentralizado.

Fruto de uma visão de cidade compartimentada e classificada, a lei de uso e ocupação de 1982 foi confrontada pelo legislativo em suas diversas iniciativas de criação dos conhecidos ‘corredores comerciais’ do município, alterando o uso previsto inicialmente.

Os corredores comerciais de Bauru foram, portanto, criados na mesma dinâmica em que vivia a cidade, obedecendo a tradicional lógica do século passado: o veículo. Então, a maior parte das concentrações comerciais/serviços nos bairros estão localizadas fora do eixo ferroviário, ao longo das avenidas de acesso aos bairros mais distantes (figura 55), e por si só, contra o conceito de cidade compacta, estimulando e aumentando distância nos deslocamentos diários.

Figura 55. Mapa. Corredores comerciais e de serviços na cidade de Bauru, 2016



Fonte: Secretaria de Planejamento - PMB, 2015 (reprodução)

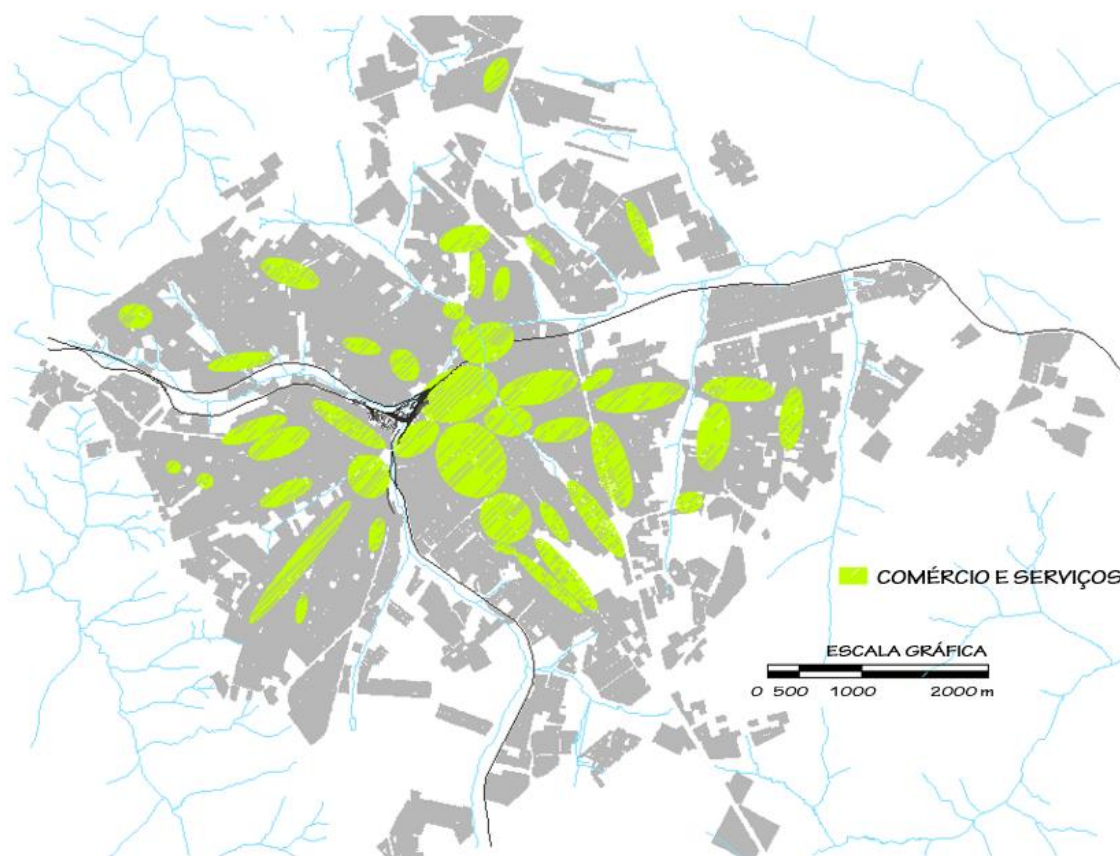
No sentido da maior expansão do comércio, a zona sul teve um desenvolvimento bem fragmentado, inclusive com grande número de loteamentos residenciais com convênio de fechamento de muros, e que também são polos



geradores de tráfego. Primeiro, porque tem maior parcela de moradores classe média alta, e dessa maneira, oferece mais oportunidades de emprego, e, segundo, porque possui o maior volume de veículos também.

As demais concentrações no mapa da figura 56 correspondem a uma demanda criada pela distância dos bairros em relação ao centro, que na busca por autonomia, acaba desenvolvendo seus centros de bairro em atendimento à população que realiza poucos deslocamentos interbairros.

Figura 56. Mapa. Concentração de comércio e serviços na cidade de Bauru



Fonte: autora, 2016

Se as áreas comerciais e de serviços estão fora do eixo ferroviário, localizadas ao longo das avenidas, respondendo uma dinâmica de transporte rodoviário individual; as áreas industriais, em oposição, estão justamente localizadas ao longo dos trilhos, relegadas às zonas de menor custo de terra por metro quadrado. Ora, esta é a região para qual a cidade virou as costas, e, portanto, seguimos na mesma lógica imposta no século passado para localização do comércio e serviço, de novo ele, o substituto do trem, o veículo.

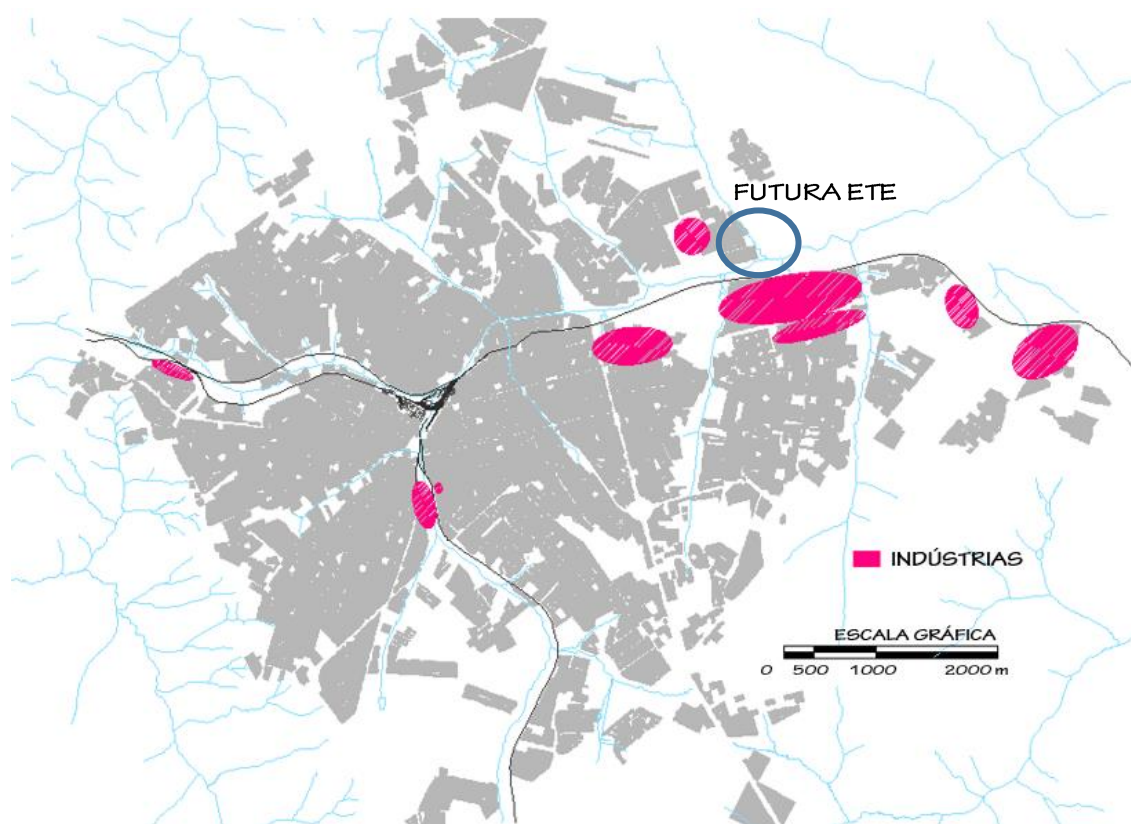


Os distritos foram criados nas áreas de menor valor agregado, que são as áreas ao longo dos trilhos, não o contrário, e, isso é possível de ser verificado em função das datas de criação. O primeiro parque industrial de Bauru foi criado através da Lei Municipal nº 905, de 1963 – hoje conhecido por Distrito Industrial I. Na época do funcionamento da ferrovia, as principais indústrias estavam em locais que estão, hoje, cercados pelo crescimento município, como parque antártica e fábrica Matarazzo (onde hoje é o Assaí/Agrosolo/Shopping Boulevard e Poupatempo, respectivamente).

E embora elas também estivessem a leste da região central, as novas áreas de indústria, e os distritos – que são áreas públicas para concessão de utilização às indústrias – foram criados após a extinção da ferrovia.

Os distritos industriais hoje em funcionamento estão próximos à futura Estação de Tratamento de Esgoto que está sendo construída, e em breve terão provimento de água de reuso, o que poderá consolidar o uso do solo na região, atraindo um novo tipo de indústria, com geração de mais empregos. Figura 57.

Figura 57. Mapa. Concentração das áreas industriais na cidade de Bauru



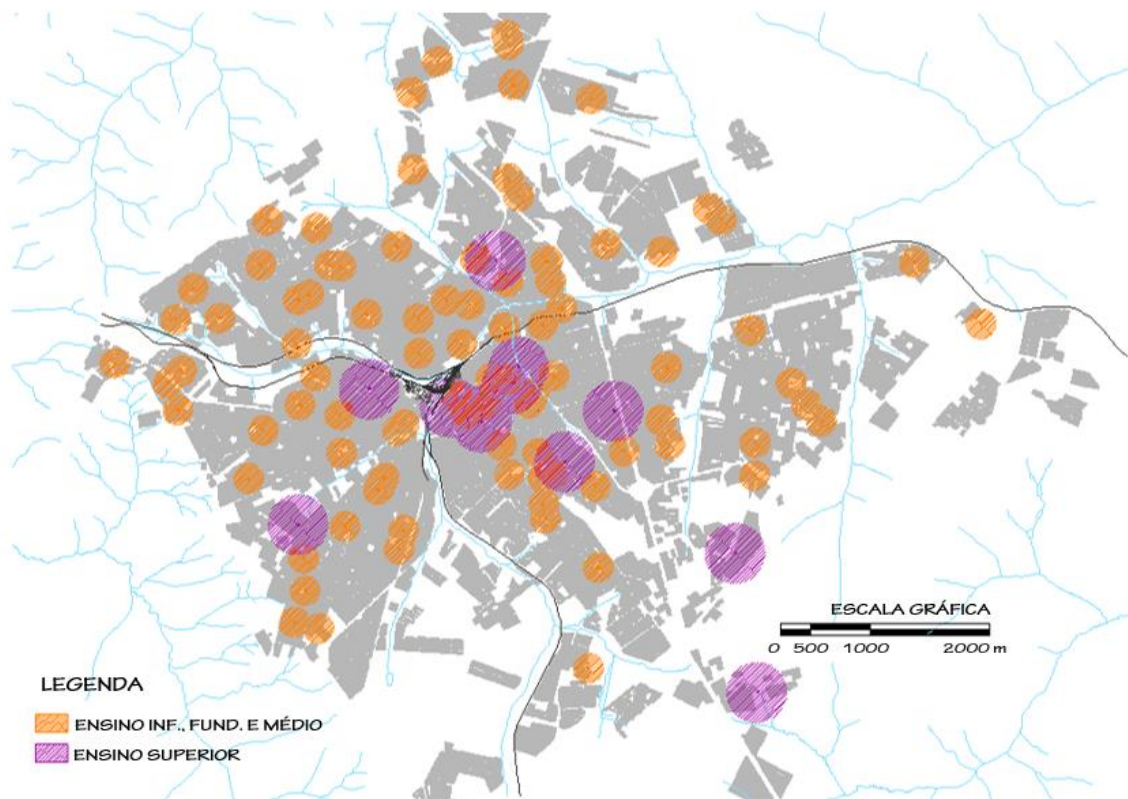
Fonte: autora, 2016

Já os equipamentos urbanos educacionais estão bem distribuídos na malha urbana, principalmente os de ensino infantil, fundamental e médio, que estão

permeando todas as áreas residenciais da cidade e são previstos desde o parcelamento do solo.

Das 11 (onze) unidades de ensino superior demarcadas, mais da metade, 6 (seis) estão localizadas na área central, enquanto que as demais estão distribuídas pelo restante da cidade: 2 (duas) no sentido Córrego Água do Sobrado/ Vila Falcão, até a cabeceira da bacia. Outra está localizada sentido Norte, e as últimas 2 (duas), mais afastadas, nos limites com a área rural. Figura 58.

Figura 58. Mapa. Equipamentos educacionais na cidade de Bauru



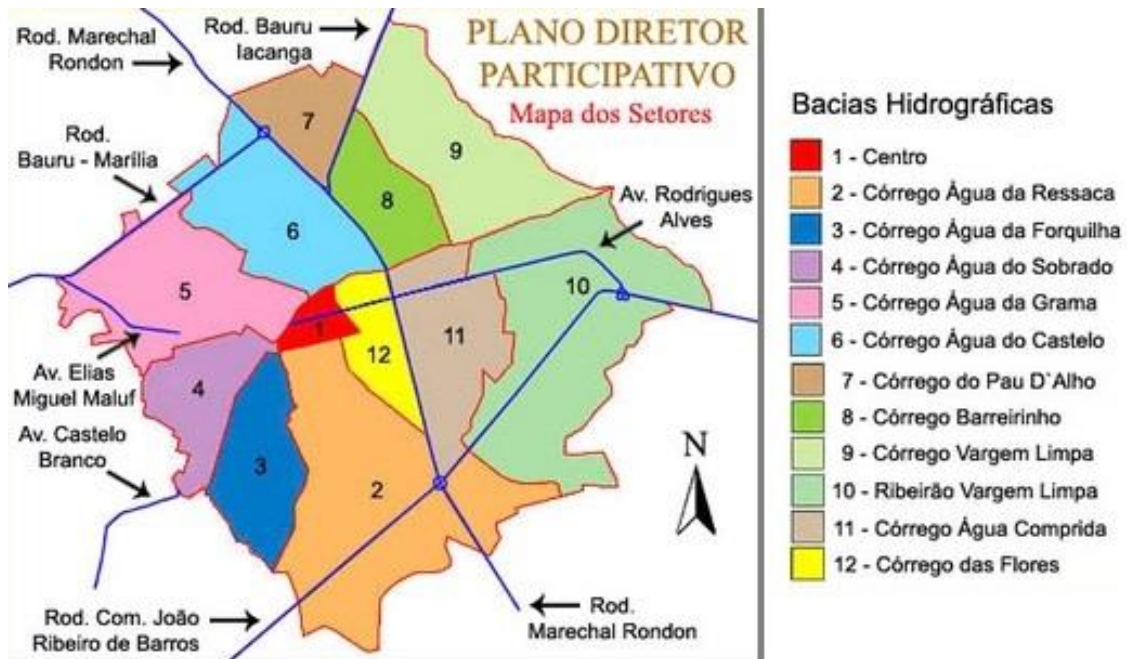
Fonte: autora, 2016

Com relação às questões verdes e de sustentabilidade, o município de Bauru, desde o Plano Diretor estabelecido em 1996, prevê a conservação de fundo de vale sob denominação de Setores Especiais de Conservação de Fundo de Vale-SEC's, que eram "faixas de terreno localizadas ao longo dos cursos de água que, pelas suas características ambientais, hidrográficas, topográficas e inserção no tecido urbano, configuram-se como elementos estratégicos na estruturação física e no desenvolvimento das funções sociais da cidade" (BAURU, 1996, art. 20º).

Já em 2008, o PDP – Plano Diretor Participativo sancionado (ainda em vigência), traz uma abordagem completamente inovadora – para o município, uma vez

que considerar a bacia hidrográfica como unidade de planejamento e gestão urbano-ambiental já havia sido proposta em meados de 1999 (FRIEDRICH, 2007) – com a subdivisão do município através das bacias de contribuição de águas. Ficaram constituídos 12 Setores de Planejamento Urbano – SPU's: áreas urbanizadas ou destinadas à urbanização, que visavam imprimir na mentalidade da população o conhecimento das características dos rios próximos às suas casas. Figura 59.

Figura 59. Setores de Planejamento de Bauru



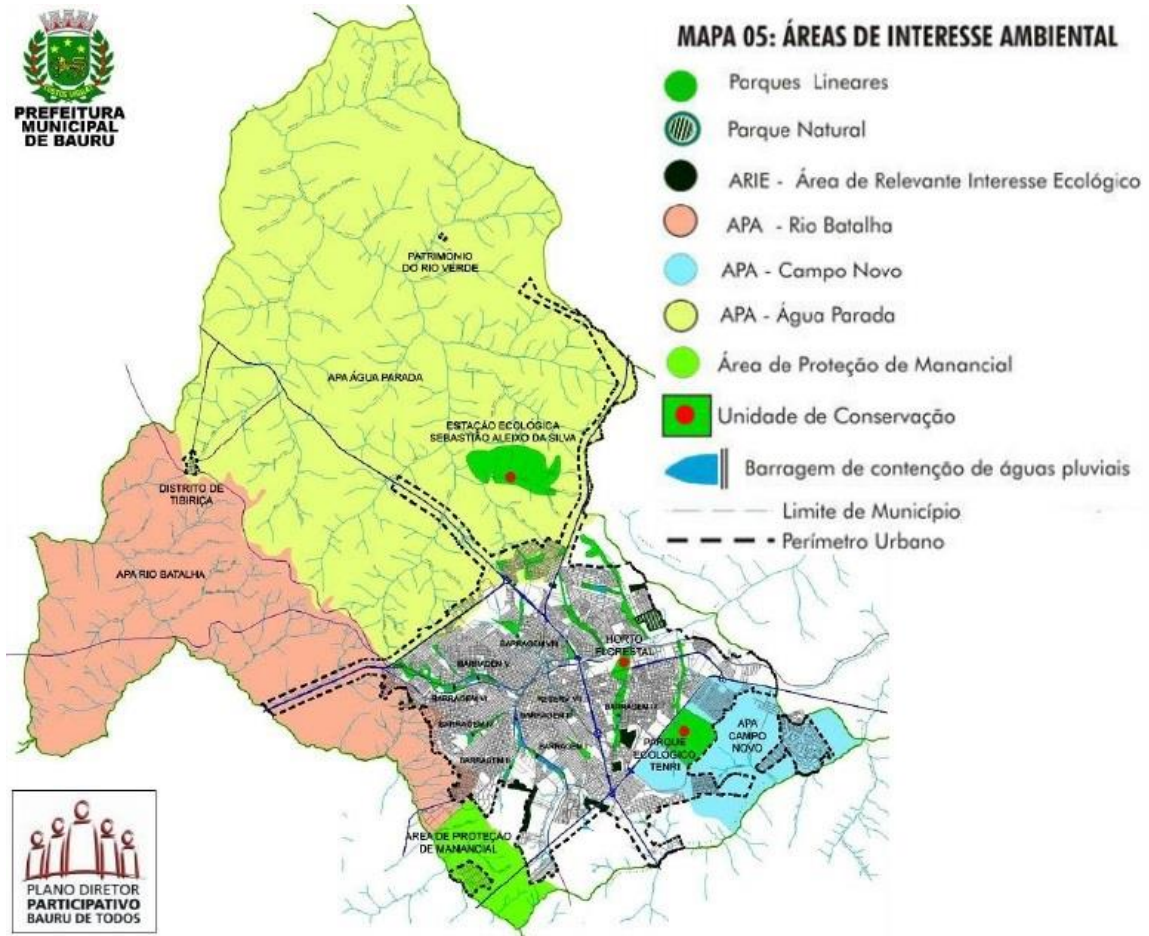
Fonte: Website do Plano Diretor Participativo

No Plano de 2008, foram ainda demarcadas as Áreas de Relevante Interesse Ecológico – ARIE, unidade de conservação de uso sustentável, destinadas a manter e conectar os ecossistemas naturais, onde o desmatamento é vedado (BAURU, 2008, art. 66º). Um novo zoneamento está sendo elaborado pelos membros do Poder Público, que prevê o emprego de Certificado de Potencial Adicional de Construção – CEPAC, visando a transferência dessas áreas ao Poder Público, a fim de melhor gestão e emprego de uso do solo adequado.

Além das ARIE, foram definidos ainda, “Áreas de Interesse Ambiental”, que inclui alguns parques naturais, unidades de conservação e de proteção integral, e o que seriam os parques lineares de fundo de vale e áreas verdes a serem implementados. (BAURU, 2008, art. 74º). Figura 60.



Figura 60. Mapa 05 do PDP. “Áreas de Interesse Ambiental”



Fonte: cartografia do Plano Diretor Participativo 2008, PMB

Os parques lineares indicados no Plano Diretor estão fragmentados, e o complexo ferroviário é um elemento essencial, que se tratado em conjunto com os fragmentos, possibilita o desempenho das funções inerentes ao parque linear, tanto na articulação e fortalecimentos das manchas verdes no meio urbano, quanto na relevância de diversas escalas: entorno imediato, bacia de contribuição e município com um todo.

Em termos de definição de áreas de preservação permanente, foi estipulado o aumento de faixa em especificamente quatro córregos no município. De acordo com essas resoluções, têm APP definida em faixa de 50 metros de cada lado das margens, os Córregos Água da Ressaca e Água da Forquilha (COMDEMA 002, 2002, art. 3º VI), Córrego Água do Sobrado e Córrego Água da Grama (COMDEMA 003, 2002, art. 1º IV). Os quatro córregos intersectam-se no pátio ferroviário da área central de Bauru, vide figura 61.

Figura 61. Mapa. Pátio ferroviário desempenhando papel de conector de parques lineares na cidade de Bauru



Fonte: autora, 2016

Para que ocorra a ligação entre as três unidades de conservação (Córregos Água da Ressaca, Água do Sobrado e Água da Grama), possibilitando entre elas o fluxo de genes, dispersão de espécies, bem como a manutenção de populações que demandam áreas com extensão maior do que das unidades individuais, é necessária uma intervenção no uso do pátio do complexo.

A título de orientação, Bauru já possui Plano de macrodrenagem desenvolvido, que deverá orientar quanto à previsão de alagamentos por contenção das águas, e definir as áreas de pátios secos a receberem tratamento paisagístico.

Quando do funcionamento da ferrovia, todo o comércio da cidade estava localizado no centro, essencialmente nos arredores da estação central. E a população morava nas proximidades. Nada além do que se poderia fazer a pé, confortavelmente, já que qualquer pedestre é capaz de alcançar serviços urbanos andando um quilômetro ou menos (GEHL, 2015, p.121). Figura 62.

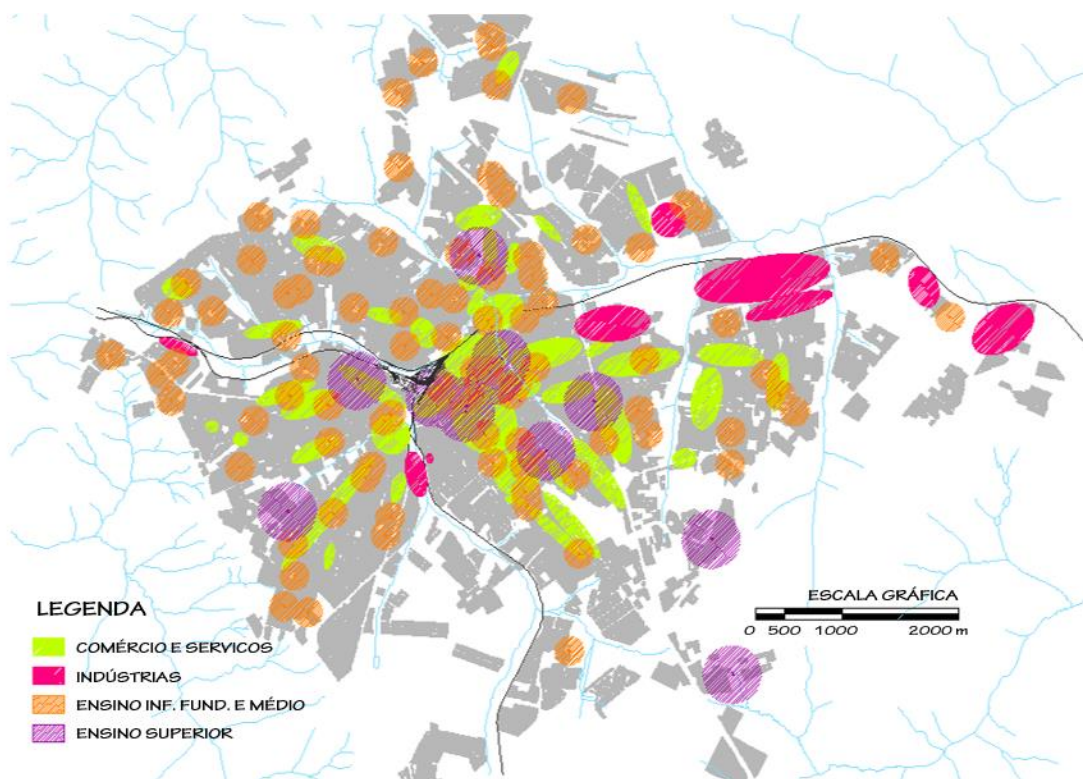
Figura 62. Mapa. Centros urbanos de Zurique, Pittsburgh, Copenhague e Bauru



Fonte: 1, 2, 3 Gehl (2015, p. 121); 4 autora, 2016

A distribuição heterogênea dos equipamentos urbanos, comércio e serviços, desalinhados às concentrações habitacionais, dificulta a implementação de mobilidade urbana, uma vez a conexão de todas essas demandas produz articulações complexas e sobrepostas. O ideal seria que essas atividades estivessem ao longo dos trilhos para possibilitar – da maneira mais simplificada possível – total integração com um futuro e potencial transporte de massa. Figura 63.

Figura 63. Mapa. Sobreposição de informações dos usos do solo: comércio, serviços, indústrias e equipamentos educacionais



Fonte: autora, 2016

Para atendimento da população distribuída por toda a malha urbana, fica claro a partir dos mapas que não é só uma questão da existência dos vazios urbanos, mas também toda a potencialidade que os trilhos trazem junto a esses vazios, que devem ser tratados em conjunto com o patrimônio.



## 5. PERSONAGENS, ATIVIDADES, CENÁRIO E SIGNIFICAÇÃO

Premissa fundamental do urbanismo ambiental hermenêutico parte de conceituar a cidade como um complexo sistema de lugares gerado pela cultura que se manifesta como articulação inseparável entre ambiente construído, ambiente social, intimamente vinculados ao ambiente simbólico (ZÁRATE, 2015, p. 162).

Durante os 30 meses de pesquisa, a autora entrevistou e esteve em contato com diversos ex-ferroviários, gestores do poder público, também encontrou investidores interessados na aprovação de torres residenciais na área do pátio ferroviário, e aplicou questionários com a população. Provavelmente não haverá como transmitir em formato de texto, o total amadurecimento do tema decorrido durante esse tempo.

Mas, no sentido de registrar o essencial das buscas, incertezas, necessidades, impressões e expectativas, o capítulo traz a sistematização desses registros orais, mesclado com a memória, a identidade e o código genético da cidade de Bauru.

### 5.1. Memória ferroviária

Eu sinto dó quando eu vejo. Esses dias, eu fui na cidade pro meu filho e eu não aguentei ir até o portão da Rua Rio Branco e olhar lá pra dentro. Olha, dá vontade de chorar quando a gente vê, o capim enorme, aquele abandono lá. Você olha os telhados assim, tudo quebrado, caindo pedaço (Nelson Franco *in* LOSNAK, 2003, pg. 267).

Figura 64. Situação atual do telhado das oficinas da EFNOB



Fonte: acervo da autora, 2016



É ainda muito comum, mesmo após 30 anos sem funcionamento da ferrovia, surgir em meio a um diálogo qualquer com alguém na cidade, a relação familiar com a ferrovia. Qualquer pessoa que tenha nascido e/ou crescido em Bauru, e que esteja perto de seus 50/60 anos de idade, fala sobre o avô, pai, tio ou algum parente que trabalhou na indústria ferroviária.

Aos que chegaram depois para viver na cidade, essa relação de proximidade teve que ser construída. Teve – no sentido de obrigatoriedade – porque esse

processo histórico de longa duração acabou por tipificar uma memória social, um jeito único de viver, que trata da categoria ferroviária em si, mas também da memória social da cidade inscrita no movimento do desenvolvimento urbano, em que a cidade se constrói sobre os elementos que a constitui” (MARQUES, 2014, p. 13).

É impossível compreender a complexidade das relações materiais e imateriais sobre os processos de construção dos complexos ferroviários sem que seja realizada uma discussão sobre a memória ferroviária, que passa pela reflexão do conceito de lugar de memória. Uma memória que, agora, deve ser resgatada.

A presença da ferrovia perpassa por diversas áreas de vivência, demonstrando a representatividade da empresa/indústria, junto aos seus funcionários e população da cidade. Está presente no imaginário enquanto função **trabalho**, por ter sido a empresa que mais empregou funcionários durante décadas, mas também se relaciona com a **moradia, transporte, lazer, saúde e educação**, para dizer o mínimo.

Ela remonta uma época em que as relações interpessoais eram valorizadas no ambiente de trabalho, quando ainda não se tinham muitos dos benefícios empregatícios da atualidade, mas que é lembrava com muito carinho por muitos. “A Noroeste era muito enérgica, mas não era injusta” Ataíde Machado (*in* LOSNAK, 2004, p. 148).

A noção de justiça de outrora era outra, claro, e não há como estabelecer parâmetros de comparação. Somente nos é possível compreender que as pessoas trabalhavam duro, e eram felizes, inclusive por isso. Os ex-funcionários falam dos benefícios que existiam, sobre prêmios, promoções, licenças, [...], dando-nos uma noção das relações trabalhistas vigentes, como a que “a cada dez anos que a gente trabalhasse de efetivo em exercício, podia gozar seis meses de licença-prêmio”, Euclides Bastos (*in* LOSNAK, 2004, p. 160).

Mas eles também falam sobre as punições, e tratam a falta de segurança no trabalho com muita naturalidade. “Minhas calças eram todas furadas de faísca de fogo; fora os bonés, que acabavam rapidinho. E tinha que viajar uniformizado. Ia do bolso da gente o uniforme, apesar de a empresa exigir, ela não dava aquele material” depoimento de Alberto Soares Ribeiro (*in* LOSNAK, 2004, p. 245).

No entanto, essa naturalidade assusta quando se referem aos acidentes que aconteciam, como o senhor Neusival Spagnol que diz “tenho nada mais nada menos que uns oito amigos meus que entraram comigo na ferrovia e morreram eletrocutados, queimados” (*in* LOSNAK, 2003, p. 279).

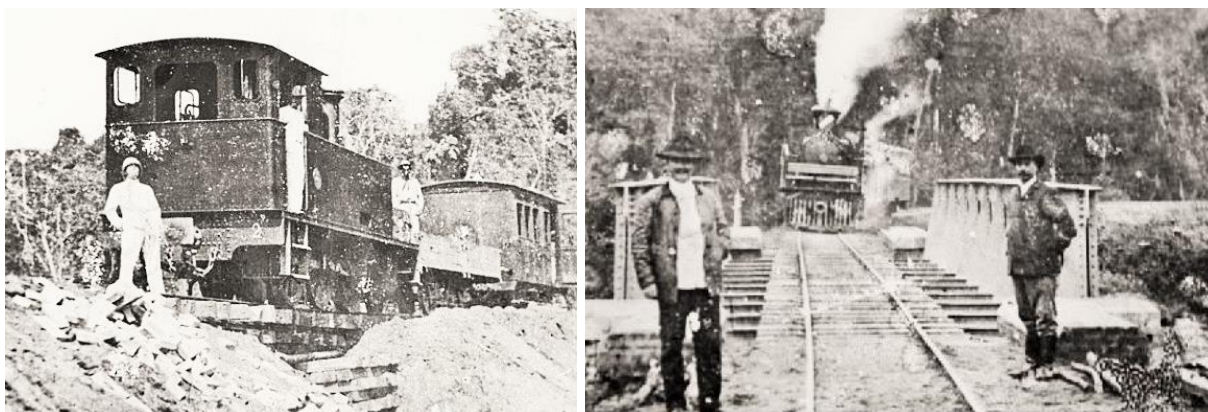
Entendemos que não havia ainda um outro modelo que lhes mostrasse que poderia ser diferente, além do comunismo e lutas sindicais, que não era a bandeira de muitos, a maioria preferia somente agradecer pelo emprego que tinham.

Então, até a punição em si era considerada justa. Segundo Ataíde Machado (*in* LOSNAK, 2004),

em Bauru, saía um boletim todo mês. Era o boletim de pessoal. Ele contava a vida de todos os funcionários da Estrada. Uma repreensão que alguém pegasse, uma só, já saía. Se eu pegasse uma repreensão, por exemplo, dizia: ‘Ataíde Otaviano Machado, sediado em Bauru, foi repreendido porque faltou com a verdade num processo’ ou ‘Atrasou seu dia de serviço’, ou qualquer coisa assim. Quando o caso era grave, dava afastamento do serviço: 15, 30, até 60 dias fora do serviço e sem ganhar vencimento (Ataíde Machado *in* LOSNAK, 2004, p. 147).

Em seguida, o próprio ferroviário desconversa, afirmando que afinal “não era só punição. Se você evitasse um encontro de trem pela sua habilidade, socorresse uma pessoa, e a inspetoria soubesse daquilo, aí tinha elogio também, você era promovido. Tinha os dois lados” Ataíde Machado (*in* LOSNAK, 2004, p. 149). Na figura 65, um pouco do trabalho da EFNOB.

Figura 65. Trabalhadores da EFNOB, nos trilhos e nas oficinas





Fonte: Pesquisa e extensão EFNOB Bauru, disponível em < <http://www.faac.unesp.br/#!/pesquisa-e-extensao/efnob-bauru---km-0/>>. Acesso em 16 mar. 2015

Nas relações de moradia, os depoimentos se tornam ainda mais ‘apaixonados’. Obviamente não havia infraestrutura no município, e os funcionários, que eram pessoas provenientes das muitas regiões do país, mas principalmente de Minas Gerais e litoral paulista, vinham em busca de emprego na ferrovia. Quando aqui chegavam, não encontravam uma cidade que tivesse, exatamente, condições de acolhê-los a todos.

Muitos se alojavam em hospedarias, tinham suas refeições na cozinha/refeitório que existia na própria companhia, e só necessitavam de quartos para dormir. Até que se casavam, e então saíam em busca de casas, terrenos ou o que quer que fosse para estabelecer moradias. José Eufrazino dos Santos afirma que era muito difícil conseguir casa da ferrovia, que tinha fila para as que haviam sido construídas para os funcionários, e que mesmo assim, elas só poderiam ser solicitadas por ferroviários que tivessem família. Segundo o ferroviário,

não [se] pagava aluguel, pagava uma taxa de conservação. Era pouquinho, quase uma taxa simbólica. Vinha descontado no salário. Não pagava luz, não pagava água. As casas eram boas, de alvenaria. De madeira, só um puxado para colocar o tanque de lavar roupa, essas coisas, que era feito com material aproveitado da ferrovia, tábuas de vagão que era reformado (José Eufrazino dos Santos *in* LOSNAK, 2004, p. 187).

A situação para os engenheiros e chefes era outra, refletindo o que foi analisado no primeiro item deste capítulo, a administração científica e seu forte caráter hierárquico. A casa do superintendente fora construída ao lado da estação, na Rua Primeiro de Agosto, e na mesma quadra, a Vila da Noroeste possuía ainda sobrados para os engenheiros chefes de departamentos, e casas geminadas para os funcionários administrativos.

Naquele local, embora estejam variados níveis alocados na mesma quadra, a hierarquia está fortemente representada na tipologia, tamanho das construções e vias para as quais estão voltadas.

Só podemos concluir que apesar de não ter conseguido atender completamente seus funcionários, a companhia se esforçou no sentido de prover as moradias. Não atendeu em virtude de a própria cidade não possuir as condições mínimas necessárias de infraestrutura. Tanto é, que divulgaram o número aproximado de residências na cidade: 2.300. Figura 66.

Figura 66. Quantidade de imóveis residenciais da Rede em Bauru



Fonte: Jornal da Cidade de 28/11/1990

A hierarquização presente nos espaços construídos pode nos parecer injusto agora, mas estava plenamente coerente com as propostas da indústria, desde seus primeiros planos e projetos, e, claro, imbricada em seu funcionamento.

A situação toda era resultado dessa relação entre a ferrovia e a cidade, onde a cidade, carente e desprovida, sugava todo o potencial de investimento da companhia, sem que seus resultados fossem equitativamente distribuídos. E esse potencial de investimento foi realmente grande.

Para formação do funcionário ideal para execução dos trabalhos, havia um núcleo de ensino profissional da ferrovia, conhecido por 'Senai Ferroviário', que formava mecânico ajustador, eletricitista, torneiro, mecânico, marceneiro, caldeireiro, etc. Depois, a companhia montou a Escolinha da NOB (Centro de Formação Profissional "Engenheiro Aurélio Ibiapina"), que inicialmente funcionou na rua Araújo Leite esquina com Ezequiel Ramos, e oferecia cursos de torneiro mecânico, eletricidade, ferraria, fundição, carpintaria, etc.

Além da formação de ferroviários, a Associação oferecia aulas de datilografia, curso preparatório para o ginásio, corte e costura ou culinária para as mulheres e filhas dos empregados da companhia, sem custo algum.

Os ex-ferroviários consideravam-se valorizados pelos seus superiores imediatos, e dizem que dificilmente eram liberados porque existia um receio por parte de quem viria ocupar o lugar. Mas quando era relacionado à tratamento de saúde, a dispensa era sempre justificada.

O investimento em saúde era um dos principais valores da NOB, uma vez que era comum casos de ferroviários infectados com epidemias da época, e isso prejudicava tanto o bem-estar dos cidadãos quanto o desenvolvimento da empresa. Em Bauru, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi responsável pela implantação de serviços médicos e construção de hospitais como Hospital Salles Gomes no Jardim Bela Vista e o Hospital de Base sentido Altos da Cidade, que foi inaugurado em 1951 – figura 67 (MFRB, 2016). Documentos recentemente encontrados pelos técnicos da inventariança sugerem que o hospital Manoel de Abreu também esteja nessa lista.

Figura 67. Posto Médico da NOB e Hospital de Base em construção



Fonte: acervo digital do Museu Ferroviário, Facebook MFRB, 2016

De igual valor, o tratamento dentário era realizado por dentistas funcionários da Noroeste.

E era um serviço bom o deles. Tinha um carro, um vagão adaptado na Noroeste, e esse vagão corria de Bauru a Corumbá. Funcionava como um consultório dentário móvel que corria a linha inteirinha [...]. Além disso, na Estrada, tinha gabinete dentário em Lins, Araçatuba, Três Lagoas e Campo Grande. Em Bauru tinha uns cinco ou seis gabinetes dentários. Tinha bastante dentista (Euclides de Carvalho Bastos *in* LOSNAK, 2004, pg. 158/159).



Figura 68. Consultório dentário da NOB



Fonte: acervo digital do Museu Ferroviário, Facebook MFRB, 2016

Para o lazer, a cidade. O jardim da praça, a avenida Alfredo Maia, os três cinemas da cidade e seus filmes continuados (séries), campo de futebol, campo de bocha, campo de malha. Logo que saiam do serviço, uns iam jogar bola, até que fosse seis horas. Nesse horário, os funcionários tomavam banho e jantavam, para ir à cidade. Alguns sentavam para jogar baralho, dama ou dominó, os solteiros que queriam namorar iam andar na rua. Figura 69.

A gente ia passear na cidade para dar volta no jardim e namorar [...]. Então os moços andavam no sentido horário. E ali a gente ia flertando um pro outro, tal, até que eu descobri minha véia lá. Comecei, namorei ela. E a gente mexia com as moças: 'pode ser ou tá difícil? ', 'posso te acompanhar? ' (Alberto Bianconsini *in* LOSNAK, 2003, pg. 69).



Figura 69. Avenida Rodrigues Alves em 19??



Fonte: NUPHIS, 2016

## 5.2. E agora, José? [...] um sentimento comum

“E agora, José?  
 A festa acabou,  
 a luz apagou,  
 o povo sumiu,  
 a noite esfriou,  
 e agora, José?  
 e agora, você?  
 você que é sem nome,  
 que zomba dos outros,  
 você que faz versos,  
 que ama, protesta?  
 e agora, José?”

Está sem mulher,  
 está sem discurso,  
 está sem carinho,  
 já não pode beber,  
 já não pode fumar,  
 cuspir já não pode,  
 a noite esfriou,  
 o dia não veio,  
 o bonde não veio,  
 não veio a utopia  
 e tudo acabou  
 e tudo fugiu  
 e tudo mofou,  
 e agora, Jose? [...]”

(trecho do poema “José”, de Carlos Drummond de Andrade)

A solidão do homem, sua falta de espaço e uma profunda angústia pela vida – a alegria e a felicidade já existiram, mas ficaram no passado – reforçam a situação do homem que já não tem mais ambiente. O ‘José’, de Carlos Drummond de Andrade é símbolo de uma época de massificação, de uma época de objetos e não de sujeitos. É um poema de desencontros, que fala do homem que não encontra a si mesmo.

A invisibilidade gerada pelo abandono e degradação do complexo camufla a sensação de que perdemos a hora certa de agir, de que tudo é inútil e desprovido de significado. O patrimônio está lá..., mas não o vejo. Figura 70.

Figura 70. Estação ferroviária da EFNOB encoberta pelas árvores da praça Machado de Melo



Fonte: acervo da autora, 2016

Para identificar o sentimento comum da população em relação ao patrimônio, foi realizada uma pesquisa no dia 17 de agosto de 2016, às 14h, com aplicação de questionários no calçadão da Batista de Carvalho – o eixo comercial desenvolvido após a implantação da ferrovia, que possui mesma vocação até os dias de hoje, inclusive com muitos edifícios históricos tombados. Esse questionário também foi disponibilizado no formato web, entre os dias 16 e 19 de agosto.

O questionário consta de 2 partes. A primeira, uma breve caracterização dos entrevistados com relação à nome, idade e ocupação – resposta opcional, e, tempo de residência em Bauru, essa, obrigatória.

A segunda parte se constitui de 3 questões abertas referente à percepção que o entrevistado tem em relação ao patrimônio do complexo ferroviário de Bauru, são elas: **‘Quando escuta a palavra FERROVIA, o que vem à cabeça?’**, **‘Considera importante a conservação do patrimônio ferroviário? Justifique sua resposta’**, e, **‘O que acha que poderia ser feito com o pátio ferroviário, quais são suas expectativas com relação àquela área central?’**.

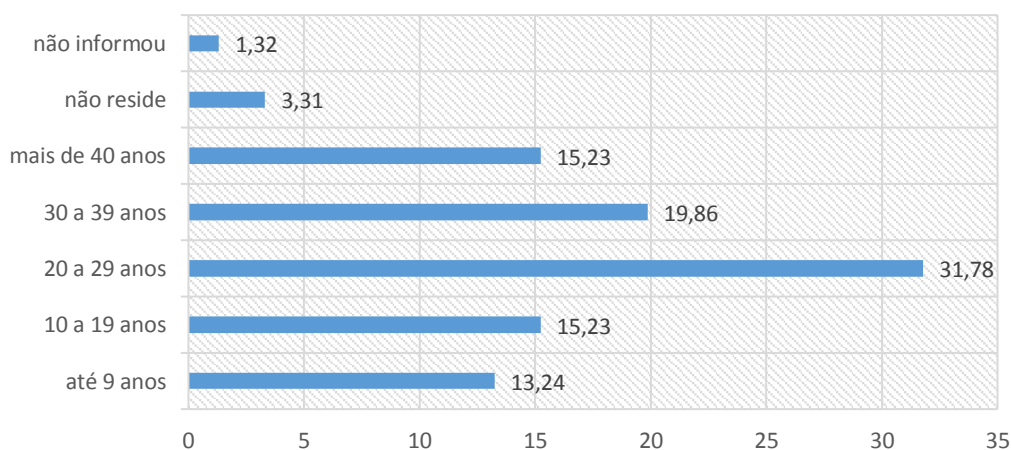
Parte da coleta de dados foi feita pela própria pesquisadora, com apoio de outras 3 pesquisadoras, sendo os questionários preenchidos no momento no local. Antes da aplicação do questionário, a pessoa era informada dos objetivos da pesquisa e da importância de sua colaboração. A outra parte da coleta de dados foi por adesão espontânea à pesquisa disponibilizada na internet.

Como sujeito, o entrevistado. Foram entrevistadas 54 pessoas, e mais outras 97 pessoas preencheram o formulário disponível na internet, **totalizando 151 respostas**. Sujeitos de ambos sexos, variando idade 16 e 90 anos, uma vez que consideramos importante conhecer a percepção do público de qualquer idade, em relação ao patrimônio.

Dentre os entrevistados, apesar de 14,56% não terem informado a idade, 23,84% são da primeira faixa etária utilizada na classificação, possuem entre 16 e 30 anos; 32,12% da segunda faixa etária, que vai de 31 a 45 anos; 17,88% da terceira classificação, de 46 a 60 anos; e 12,58% possuem mais de 61 anos de idade.

Do total dos entrevistados, quase um terço eram nascidos em Bauru, e 66,88% moram a mais de 20 anos na cidade. Figura 71.

Figura 71. Gráfico. Tempo de residência dos entrevistados em Bauru



Fonte: autora, 2016

Com relação a questão '**Quando escuta a palavra FERROVIA, o que vem à cabeça?** ', as respostas foram classificadas por categorias (tabela 8), sendo que a maioria delas mencionou 'o trem'; enquanto uma outra grande parte fez menção à decadência/degradação do complexo.

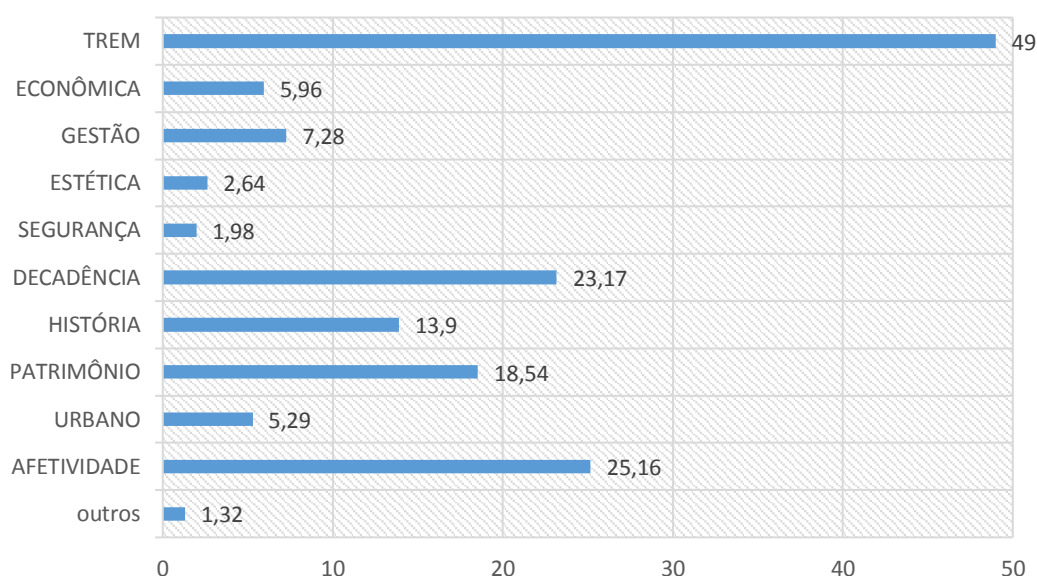
Tabela 8. Categorias criadas para sistematização das respostas

<b>HISTÓRIA</b>	Envolvimento com a história da cidade; algumas vezes vinculado a citação sobre o desenvolvimento urbano / expansão da cidade;
<b>URBANO</b>	A responsabilidade da EFNOB, pelo desenvolvimento urbano de Bauru; Expansão e formação urbana; A imagem latente do progresso, da prosperidade;
<b>ESTÉTICA</b>	Relação com a beleza, mas também a falta dela; Paisagem industrial como bonita, algo a preservar;
<b>AFETIVIDADE</b>	A saudade latente nas palavras; infância, citação de família;
<b>PATRIMÔNIO</b>	Sempre que se referiam ao simbólico: Noroeste, estação ferroviária, museu ferroviário, apito do trem, Maria Fumaça, ou se fala porque tem noção do conceito de patrimônio e a necessidade de preservação do bem histórico;
<b>DECADÊNCIA</b>	Abandono, sucateamento, ferrugem; Falta de investimentos; Irresponsabilidade;
<b>TREM</b>	Por sua finalidade, uso, utilização. Trem, trilhos, linha de trem, viagem, logística, transporte, sistema;
<b>SEGURANÇA</b>	Com relação à falta de segurança para transitar pelos
<b>ECONOMICO</b>	Comercio, trabalho, motivação econômica; Migração em busca de oportunidades na EFNOB;
<b>GESTÃO</b>	Gestão, política, crítica ao sistema político que foi responsável pelo término de atividades e decadência do complexo.

Fonte: autora, 2016

Várias pessoas ainda relacionaram patrimônio e afetividade, demonstrando a pertinência da EFNOB muito mais que uma companhia, mas diretamente na vida das pessoas. História e desenvolvimento urbano apareceram muitas vezes juntos nas respostas, evidenciando o conhecimento das pessoas sobre o desenvolvimento da cidade estar atrelado à ferrovia. Não menos importante, foram as pessoas que lembraram da falta de segurança, que por sua vez também evoca o estado de degradação, e, críticas ao sistema político pela decisão rodoviária. Figura 72.

Figura 72. Gráfico. Categoria das respostas à pergunta: “Quando escuta a palavra FERROVIA, o que vem à cabeça? ”



Fonte: autora, 2016

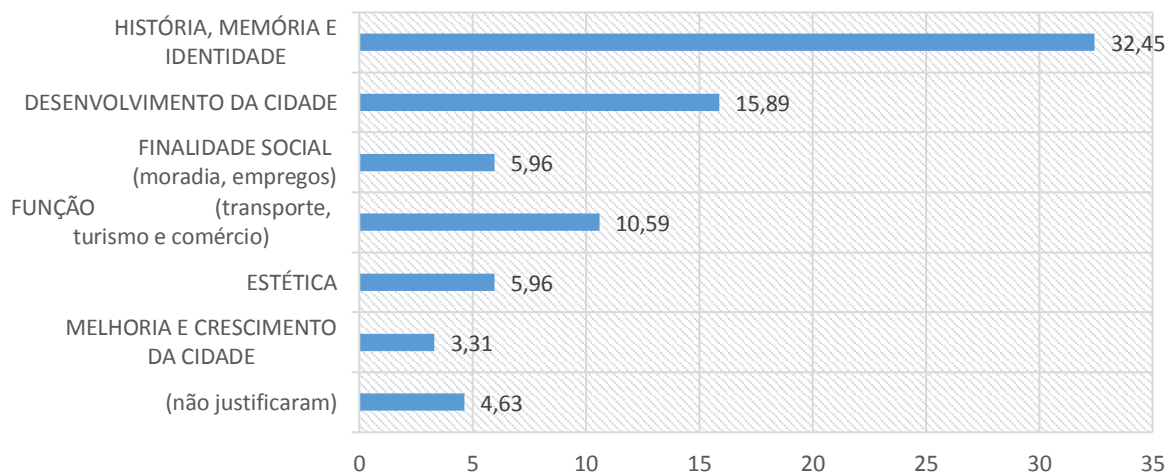
**‘Considera importante a conservação do patrimônio ferroviário?’** A maioria das pessoas disseram ser importante (98,02%) e apenas 1,98%, ou 3 pessoas do total, NÃO consideram importante a preservação do patrimônio, dois por considerarem importante intervir com algo novo, que a estrutura está muito “velha”, e uma pessoa justificou pelo custo, que é maior para restauro, quando comparado ao custo de uma nova estrutura.

Dos 98,02% que consideram SIM importante a conservação, 32,45% justificaram devido a importância de se preservar a história, memória e identidade da cidade, enquanto que 15,89% afirmaram que o desenvolvimento urbano da cidade sempre esteve vinculado à presença da ferrovia, que sem ela não haveria Bauru.

Outros 10,59% justificaram que a conservação da ferrovia pode estar atrelada à uma função, como o próprio transporte urbano, ou um estímulo ao turismo e comércio locais. Na mesma linha, 3,31% disseram que a conservação do patrimônio só traria benefícios à cidade, melhorias e crescimento urbano foram citados. Por fim, 5,96% apelaram para a estética urbana, e outros 5,96% justificaram a conservação através de ações de cunho social, como moradia de baixa renda e geração de empregos. Figura 73.



Figura 73. Gráfico. Justificativa da importância de se preservar o patrimônio

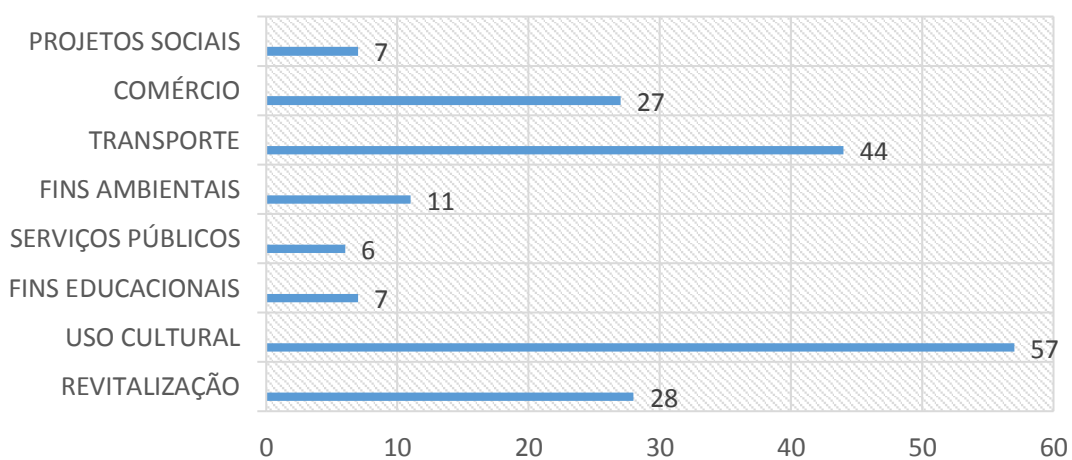


Fonte: autora, 2016

Com relação à questão **‘O que acha que poderia ser feito com o pátio ferroviário, quais são suas expectativas em relação àquela área central?’** Do total, 28 apenas manifestaram a intenção que fosse revitalizado, com propostas de novos usos compatíveis. Os demais manifestaram expressamente seus anseios.

A maioria, 57 respostas indicaram o uso cultural para o local, enquanto que 44 vezes o transporte foi mencionado. Outras 27 vezes falaram sobre uso comercial, 7 respostas indicaram utilização para fins de projetos sociais, 11, de fins ambientais, 7, para fins educacionais, e ainda 6, para uso do Poder Público, para atendimento de serviços públicos em geral. Figura 74.

Figura 74. Gráfico. Expectativas para o complexo ferroviário



Fonte: autora, 2016

Achamos válido informar que em 14, dentre os que se manifestaram a favor de utilização para fins de comércio e atividades gastronômicas (27 pessoas), surgiu especificamente a palavra “mercadão municipal”.

E às respostas dos questionários, somamos ainda as necessidades e anseios da população que foram identificadas na Conferência das Cidades, realizada no município de Bauru nos dias 17 e 18 de junho de 2016.

A reabilitação do complexo ferroviário da EFNOB tem “a chance de configuração de um novo território central público, de significado plural e função social” (LEITE, 2012, p. 200-201). Como aporte à essas diretrizes, e tão essencial quanto elas, anexamos as necessidades e os anseios da população, demandas recentemente identificadas através de instrumento de **gestão compartilhada da cidade**.

A Conferência Municipal de Bauru aprovou em plenário 73 das 82 propostas enviadas pelas mesas temáticas, dentre as quais, no mínimo 10 estão relacionadas ao complexo ferroviário (vide tabela 9), ao patrimônio cultural, e à produção de uma cidade para pessoas.

Entendemos o surgimento desse tipo de proposta como um termômetro, que demonstra que, apesar de ignorado pelas pessoas no dia a dia, o patrimônio não se tornou “invisível”, ainda incomoda, e através dessa possibilidade de gestão compartilhada da cidade, a população se apropria de seus direitos e do espaço na cidade. É importante que propostas como essas sejam incorporadas no projeto a ser realizado – no mínimo avaliadas quanto à sua exequibilidade – uma vez que elas identificam demandas e traduzem expectativas.

Tabela 9. Propostas da Conferência Municipal relacionadas ao complexo ferroviário, 2016

09	Elaborar e executar o plano cicloviário, priorizando a interligação e melhorias das estruturas existentes, a expansão para todo município e a mobilidade ativa sobre a motorizada individual	CURTO PRAZO
10	Implantar transporte coletivo alternativo como VLT, bonde elétrico ou outras tecnologias, com reutilização da malha ferroviária e vias existentes, por meio do Poder Público ou Parcerias Público Privadas (PPP)	MÉDIO PRAZO *enviada para Conferência Estadual
15	Implementar a legislação vigente para execução de calçadas	CURTO PRAZO
19	Criar uma cidade administrativa, aproveitando os oito barracões industriais da rede ferroviária, localizados no final da avenida Alfredo Maia	MÉDIO PRAZO
42	Ocupação da estação ferroviária, com apresentação de alternativas via Instituto de Planejamento (a ser criado) ou outro órgão	CURTO PRAZO

51	Implantação de “Infraestrutura verde” (Calçadas, ciclovias, arborização e iluminação pública) ao longo dos trilhos e áreas federais, interligando Zona Norte – região mais adensada do município) aos locais de trabalho no Distrito Industrial e Zona Sul; com critério de implantação, partindo do centro sentido bairros, sem seccionar trechos	CURTO PRAZO
52	Reativar o transporte de pessoas sobre trilhos, de maneira a integrar o sistema de transporte coletivo urbano, mantendo os trilhos sob qualquer hipótese	LONGO PRAZO *enviada para Conferência Estadual
53	Pode público deverá assumir a execução das calçadas, também entendida como parte integrante ao sistema viário: padronizada, com faixa verde – quando possível, acessível, com prioridade sobre a execução do asfalto	LONGO PRAZO
54	Os novos empreendimentos deverão priorizar a implementação de “fachada ativa”, evitando a construção de longos muros contínuos	CURTO PRAZO
62	Desvincular o CODEPAC – Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru – da Secretaria da Cultura, vinculando seu funcionamento, mantido seu caráter, à Secretaria de Planejamento ou o Instituto de Planejamento, e, fornecer corpo técnico adequado	CURTO PRAZO

Fonte: Diário Oficial do Município do dia 21 de junho de 2016

As propostas cobram ações de mobilidade, e evidenciam a falta de calçadas e de infraestrutura adequada, além de demonstrar o déficit no transporte coletivo urbano. Bauru é uma cidade com trânsito lento a partir das 16 horas, possui as vias abarrotadas de veículos, mesmo sendo considerada uma cidade de médio porte, com cerca de 340 mil habitantes. A população já toma conhecimento desta realidade e cobra melhorias.

O patrimônio também surgiu na discussão como parte da solução dos problemas citadinos – de mobilidade, como possibilidade de diminuição dos gastos públicos com aluguéis enquanto se tem uma grande quantidade de edifícios sem uso, em área privilegiada da cidade, e a própria cobrança de melhor gerenciamento e tombamento desse patrimônio, uma vez que o Conselho Municipal está mal constituído.

## 6. DIRETRIZES URBANÍSTICAS

Os trilhos e a área do pátio ferroviário, ao mesmo tempo que foram responsáveis pela existência e desenvolvimento urbano da cidade de Bauru, são também, hoje, pela decadência da região central. Estamos falando de um patrimônio de escala urbana que se deteriora mais a cada dia que passa. As diretrizes advêm de pressupostos teóricos já tratados, e visam a requalificação desse complexo industrial ferroviário, considerando sua reintegração ao contexto urbano.

Qualquer intervenção em busca de melhores soluções para uma cidade, hoje, deve preocupar-se com a **sustentabilidade**. A escala humana deve ser preservada, onde as pessoas sejam mais importantes que os transportes – essencialmente o automóvel – e a integração com o meio ambiente e equipamentos essenciais seja promovida. Bauru já possui atributos que devem ser valorizados nesse processo, como os usos mistos, o grande eixo demarcado pela ferrovia e sua infraestrutura.

E deve, como indivíduo, e a partir de sua existência, reinventar-se, transformar-se em uma cidade sustentável. Alternativa. Ambiental. Saudável. Equânime. Deve entender esse território da **orla ferroviária como uma oportunidade única de se reconstruir como uma cidade linear**, e de ter seus espaços reabilitados, regenerados. Reabilitação (ou requalificação), aqui entendida como

uma ação que **preserva, o mais possível**, o ambiente construído existente (pequenas propriedades, fragmentação no parcelamento do solo, edificações antigas) e dessa forma também os usos e a população moradora. A reforma necessária na infraestrutura existente para adaptá-la a novas necessidades procura não descaracterizar o ambiente construído herdado. Nos edifícios busca-se fazer 'intervensões mínimas' indispensáveis para garantir conforto ambiental, acessibilidade e segurança estrutural (MARICATO, 2011, p. 126).

A definição trazida pela Maricato (2011) considera a preservação como ato de cultura, respeitando o edifício tal como ele é – inclusive suas diversas estratificações, e incorpora princípios fundamentais do restauro contemporâneo, da Carta de Veneza, e das diversas teorias do campo do restauro que atingiram sua máxima em Brandi. Também introduz questões relacionadas à percepção, no processo metodológico, quando se refere à **herança do patrimônio, que não pode ser ignorada**.

A ideia é criar uma estratégia de intervenção urbana que, com um programa factível, possa lançar cenários possíveis para a reurbanização deste imenso território disponível, que é o complexo ferroviário e os vazios urbanos adjacentes, solucionando, dentre várias necessidades, identidades, valores simbólicos e expectativas, a reinterpretação do código genético da EFNOB, cuja principal função foi a da mobilidade urbana – considerado o maior desafio das cidades contemporâneas por diversos autores (GEHL, 2015; ROGERS, 2012; LEITE, 2012). É visível que a área do complexo possibilita a construção de uma cidade facilitadora de deslocamentos.

Essa estratégia deve garantir o “uso coletivo, para toda a cidade, dos elementos estruturadores centrais: o sistema de mobilidade a partir do leito ferroviário e o eixo ambiental de águas e verdes, ou seja, o rio e suas várzeas” (LEITE, 2012, p. 208), assim como proposto no projeto de intervenção da orla ferroviária de Mauá, embora, lembrando, estudos de caso só são válidos pela problemática semelhante, e não pela importação de modelos.

O próprio autor, Carlos Leite (2012, p. 197) afirma que os projetos de tal escala devem ser um processo, uma estratégia integrada que envolve urbanismo e desenvolvimento local. Marcelo Zárate (2015, p. 36) também defende que o projeto de um possível urbanismo ambiental só pode ser sustentado por um diálogo interdisciplinar e social contextualizado.

Quatro matrizes superpostas e complementares, propostas pelo autor (LEITE, 2012, p. 201-202) serão, portanto, utilizadas – adequadamente formatadas segundo novo objeto – para organizar as diretrizes, e são elas: **infraestruturas, fluxos, eixo verde e bordas urbanas**.

Para uma proposta dialógica, à estas diretrizes, que visam atender prioritariamente a dimensão sociofísica da intervenção, adicionaremos o que consideramos necessário para suprir a dimensão sociosimbólica. Tabela 10.



Tabela 10. Ordenamento das propostas conforme o método

<b>CIDADE SUSTENTÁVEL. ALTERNATIVA. AMBIENTAL. SAUDÁVEL. EQUÂNIME.</b> <i>Orla ferroviária: oportunidade única de se reconstruir como uma cidade linear</i>		
<b>DIMENSÃO FÍSICA</b>	<b>DIMENSÃO SOCIAL</b>	<b>DIMENSÃO SIMBÓLICA</b>
✓ Infraestrutura	✓ Fluxos	✓ Educação Patrimonial
✓ Eixo verde	✓ Bordas urbanas	✓ Gestão compartilhada
✓ Gabaritos, volumes, materiais	✓ Necessidades/expectativas	✓ Identidade, memória

Fonte: autora, 2016

De todas as leituras e diretrizes possíveis, consideramos primordial que seja dada manutenção no uso dos eixos constituídos pela linha férrea ao longo do desenvolvimento da cidade. Primeiro em virtude de preservar memória e identidade de um povo, e de uma cidade que cresceu ao redor dos trilhos (conservação de seu código genético), segundo, pela identificação do potencial estratégico de transporte de pessoas e cargas, como um novo ideal de proposta para a mobilidade urbana, até hoje não incorporada ao planejamento urbano, e, terceiro, pela interpretação da gênese da EFNOB.

Lembrando que a palavra “trem” foi citada em 49% das respostas ao questionário, e que 48,34% consideraram importante a preservação do patrimônio, relacionando-o à história, **memória**, **identidade** e desenvolvimento da cidade.

Com a reativação do transporte ferroviário urbano, abrem-se novas possibilidades de integração e vivência da cidade, que remete muito mais ao tempo em que foi plenamente vivida, do que hoje, com o complexo abandonado, tido muito mais como barreira física do que patrimônio.

Com a combinação de variados sistemas de transporte, haverá uma otimização de **fluxos** urbanos, que aumentará a qualidade do serviço. Atualmente, embora o serviço de transporte garanta abrangência, não há qualidade e agilidade nos deslocamentos.

Retomando o que a maior parte dos moradores associam à ferrovia, o “trem”, o transporte – e que consideramos ser a gênese da EFNOB, a “volta do trem” exigirá a modernização do sistema ferroviário, para que conecte os diversos bairros, promovendo a integração com a cidade, e também, a salvaguarda da memória, identidade e das estruturas da EFNOB.

A partir dos levantamentos, foi possível compreender o quanto o eixo ferroviário contribui para conectar espaços da cidade que hoje estão completamente

fragmentados. É desejável que a **infraestrutura** existente seja uma nova possibilidade de modal de transporte coletivo urbano.

Com a criação de estações ao longo desse eixo, além da funcionalidade modal ao longo do percurso, uma série de conexões urbanas se tornaria possível, facilitando os deslocamentos de pedestres e ciclistas, com percursos menores e exclusivos.

Ampliando a visão do monumento singular ao ambiente urbano, deve-se intervir no centro de modo a conservar os ambientes antigos sem comprometimento das exigências de renovação e modernização na expansão urbana contemporânea.

Giovanonni defende, e incorporamos, “o desadensamento do velho núcleo urbano, colocando-o fora das grandes linhas de tráfego, de forma tal que ele possa viver como um ‘modesto bairro’ misto, de comércio e ‘simples habitações’” (KÜHL, 2013, p. 56). A relação não seria de sobreposição, mas de ligação coordenada, para que não se perdesse a essência da primeira, ao mesmo tempo que não impeça o pleno desenvolvimento e crescimento da segunda.

Para conservação das particularidades e traçados urbano locais, portanto, seria essencial um anel de circulação viária em torno no velho núcleo urbano, que pudesse deslocar o tráfego, sem comprometimento das estruturas existentes.

A reativação do patrimônio existente – edifícios históricos que são verdadeiros testemunhos históricos – com usos/programas atuais compatíveis, devem funcionar como suporte/estrutura de apoio à essa infraestrutura de transporte, bem como estrutura de atendimento ao público. Importante ressaltar que a população se manifestou enormemente a favor de equipamentos culturais, gastronomia e comércio, que revitalizassem a região, aliado ao transporte reativado, desejo mais citado nas respostas à pesquisa realizada.

O reaproveitamento dessas estruturas também é uma diretriz defendida por Brandi, que propõe que é *necessário* “buscar compreender os mecanismos de expansão da cidade e propor novos moldes de crescimento compatíveis com as estruturas urbanas já consolidadas” (*in* RUFINONI, 2013, p. 135).

Devido à capacidade de locomoção dos trens, os trilhos geralmente se localizavam nas áreas margens de rios, onde o desnível é mínimo e facilmente transposto. Consideramos esse, o ‘presente’ que a ferrovia deixou para nossas cidades: a possibilidade de recuperar as margens desmatadas dos rios, com a

formação de parques ao longo dos trilhos que atravessam toda a cidade, oferecendo ainda, trajetos com desnível médio de 2%, muito confortável para pedestres e ciclistas.

Espaços de recreação e cultura que proporcionem possibilidade de locomoção pela cidade, através infraestrutura verde, ciclovias, calçadas e pistas de caminhada, são justamente a forma de construir a mobilidade urbana sustentável nas cidades.

A questão agora é a reordenação de prioridades, com o objetivo de pensar o espaço urbano de forma a torná-lo convidativo, em especial aos pedestres e ciclistas. Evitar canalizações já é consenso entre diversos autores, uma vez que já temos provas em demasia dos malefícios que essa abordagem desencadeia.

A infraestrutura verde urbana, junto com os parques lineares propostos na cidade, e o pátio ferroviário como conector entres vários deles, é a possibilidade de agregar qualidade ambiental à restauração e reabilitação dos edifícios, e das novas propostas que surgirão para ocupar os vazios urbanos adjacentes, como um grande **eixo verde** costurando os bairros.

Aos espaços verdes livres, daremos o nome de espaços de transição. São espaços que permearão as edificações e o transporte urbano, e os diferentes bairros adjacentes. Apesar de a ferrovia ser tida como eixo definidor, são esses espaços que possibilitarão a integração entre os bairros e vazios urbanos (bordas urbanas) com o transporte.

As **bordas urbanas** deverão ser ocupadas, mas devem ser totalmente permeáveis, para possibilitar todas as conexões urbanas possíveis (figura 75). Isso porque, segundo Gehl (2015, p. 232), um dos princípios a serem observados para tornar a cidade mais convidativa, é que a vida no interior das edificações e a vida nos espaços públicos devem funcionar conjuntamente.

Figura 75. Trilhos (VLT) e permeabilidade de fluxo de pedestres em Düsseldorf, Alemanha



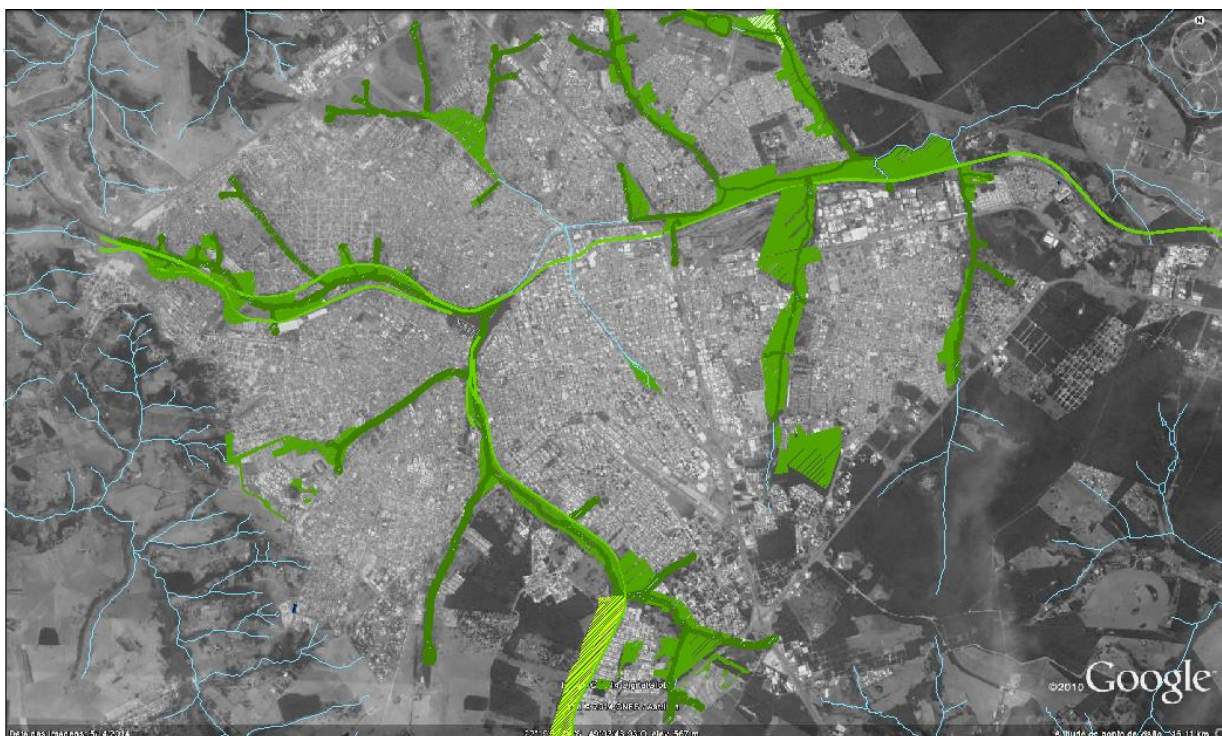
Fonte: acervo da autora, 2016

Há de se prever a reabilitação dos edifícios/estruturas existentes para usos compatíveis e usos complementares à habitação, mais a construção de tipologias habitacionais variadas e flexíveis junto ao parque linear, implementando habitação coletiva de interesse social, de uso misto em densidade compatível com as edificações patrimoniais, respeitando os **gabaritos** de altura, **volumetrias**, **materiais**, entre outros. Um reagrupamento das atividades, com o propósito de garantir menores distâncias nos deslocamentos.

A integração das diversas “funções na cidade [...] [garante] versatilidade, riqueza de experiências, sustentabilidade social e uma sensação de segurança nos diversos bairros” (GEHL, 2015, p.232).

O vazio urbano, junto a toda infraestrutura urbana e área de parques, VIABILIZA a regeneração urbana. Existe espaço para novas construções habitacionais, edificações de uso misto, além da área de APP e conservação dos fundos de vale (figura 76). O patrimônio edificado reabilitado para dar suporte à essa nova estrutura, ainda garante presença de massa crítica de pessoas e eventos, devolvendo as pessoas ao lugar de direito: a cidade.

Figura 76. Mapa. Proposta de áreas verdes livres incorporadas aos trilhos e vazios urbanos da cidade de Bauru



Fonte: Google, 2016 (modificado)

“Ninguém ama aquilo que não conheceu”, já dizia Santo Agostinho. Identificamos uma certa dificuldade de reconhecimento do valor do patrimônio em algumas respostas dos questionários, sempre em jovens com menos de 20 anos. A falta desse cuidado vem, certamente, pela falta de **educação patrimonial** com os jovens da cidade.

Apesar de ignorado, consideramos essencial que junto à requalificação do espaço urbano, sejam incorporadas políticas públicas de educação patrimonial, porque somente ela é que formará cidadãos conscientes do papel que a ferrovia desempenhou no desenvolvimento da cidade.

Soa como investimentos a longo prazo, mas se consideramos que o mandato de um gestor público é de 4 anos, permitida uma recondução através eleição, totalizaria 8 anos. No caso de início de trabalho com crianças de 5 anos, ao término desses 8 anos, essas crianças já seriam adolescentes, e em três anos teriam condições de participar do processo eleitoral. Praticamente uma geração de novos cidadãos com possibilidade de serem formados pela presença de um único gestor público (ou não).



O que queremos dizer é que os resultados desse tipo de iniciativa, quando continuada, aparecem muito rapidamente, ao fim de dois, no máximo três gestores. Infelizmente não é prática comum dar continuidade ao trabalho iniciado em outra gestão por causa das trocas de partidos, diferentes ideologias, e intenção de se imprimir uma nova marca, com ênfases diversas das que existiam anteriormente, em detrimento da continuidade dos projetos, em detrimento das necessidades da população.

No intuito de dar permanência à estrutura identitária local, temos que intervir com critério na paisagem histórica. O aspecto ambiental e social do patrimônio é tão intrínseco à vida de todos na cidade, que sua preservação, e conseqüentemente a preservação da memória coletiva, é uma responsabilidade de todos. Diante de todo pessimismo e desconfiança na ação do poder público, só nos resta mesmo esperança junto à população. “A atenção deveria recair, portanto, na difusão da informação e na conscientização da população”, como também defende Ruffini (2013, p. 135).

Uma população consciente é uma população atuante, que utiliza seu conhecimento a fim de evitar as transgressões que poderiam ser realizadas pelo poder público em parceria com empreendedor, visando somente lucro. Precisamos políticas públicas para reforçar os convites para permanências mais longas no espaço público, criando a possibilidade de vivência e cuidado à história e memória que está presente nesses espaços.

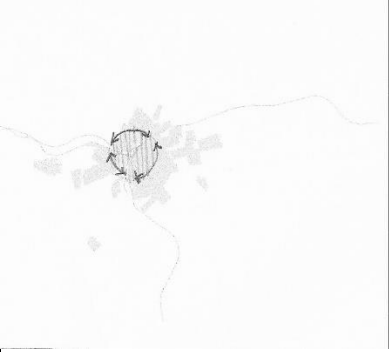
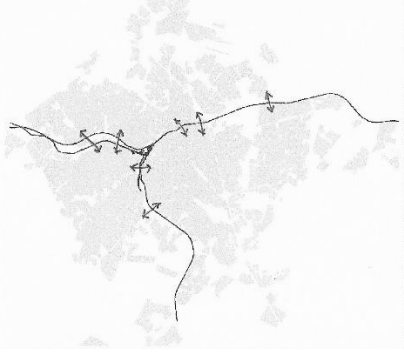
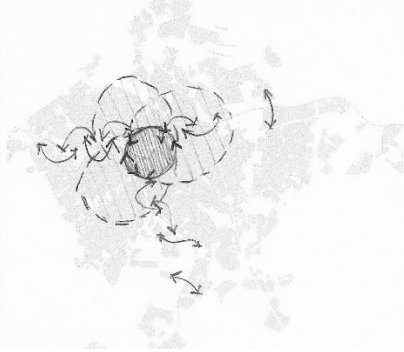
Por fim, e não menos importante, uma **gestão compartilhada**, que incentive a participação desse cidadão. O reconhecimento do valor do patrimônio, balizando todas as ações e projetos relacionados à cultura, memória, educação e planejamento urbano, que vierem a ser propostos para Bauru.

\* \* \*



Resumidamente...

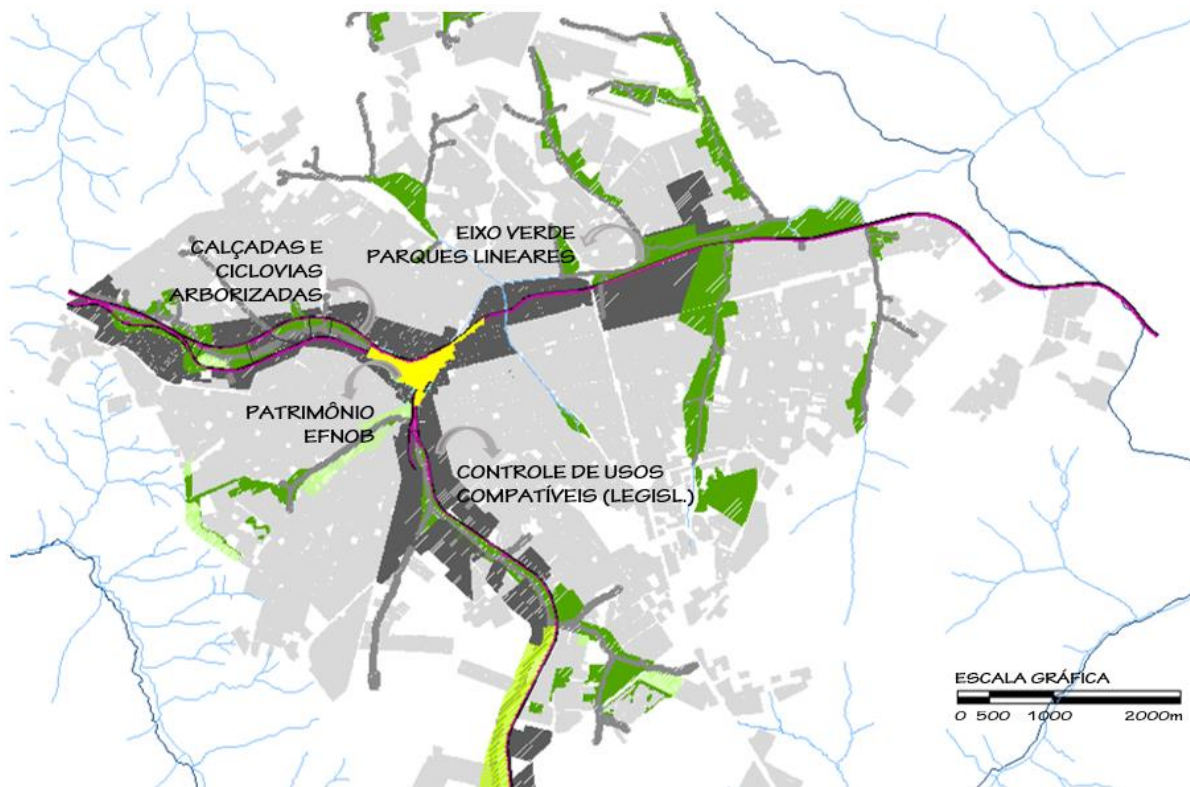
Tabela 11. Resumo das propostas urbanísticas que deverão orientar projeto de intervenção no patrimônio industrial da CEFNOB

<b>DIMENSÃO SOCIOFÍSICA</b>		
<p>Manutenção do uso nos eixos constituídos pelos trilhos, com aproveitamento da infraestrutura – a ser utilizada para compor habitação social, mais uso comercial e serviços (conforme compatibilidade), possibilitando conexões urbanas, ao longo de parques lineares e APP recuperadas; desadensamento da área central, com anel viário;</p>		
		
<b>DIMENSÃO SIMBÓLICA</b>		
<p>Educação patrimonial: reconhecimento de si no patrimônio da cidade. Gestão interessada e compartilhada; Convites para permanências mais longas e apropriação do espaço público</p>		

Fonte: autora, 2016

Aproveitando os parques lineares nos fundos de vale, justapostos ao longo dos eixos férreos, implantar os eixos verdes, com calçadas e ciclovias arborizadas, integrando a área do complexo ferroviário. Nas bordas (vazios e adjacências), intervir com legislação de controle do uso do solo, prevendo uso misto compatível à infraestrutura do edifício e entorno.

Figura 77. Mapa. Proposta urbanística ao longo dos eixos ferroviários



Fonte: autora, 2016

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O tempo de 30 meses para amadurecimento e desenvolvimento de uma pesquisa enseja um envolvimento do pesquisador com a mesma, que certamente não poderá ser completamente traduzido em palavras. Um envolvimento com o tema, porém, que talvez ainda não contemple sua compreensão exata. Isso porque talvez fosse possível passar muito mais tempo na busca de outros registros orais, outros questionários, outras perguntas, com novas revelações, e acessar cada vez mais da identidade e memória da EFNOB e de Bauru, sem necessariamente alcançar sua completude.

Consideramos, contudo, que a essência dos personagens e atividades (em ambiente social), do cenário (o ambiente físico constituído) e de sua significação (ambiente simbólico) foram devidamente descritos no sentido de identificar as principais potencialidades físicas, sociais, econômicas e culturais da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na sua relação com a cidade de Bauru, um dos objetivos deste trabalho.

A companhia ferroviária da Noroeste foi peculiar desde sua motivação, uma vez que precedeu às cidades e às lavouras de café, e provocou rápida povoação no interior oeste paulista. Devido à sua importante posição estratégica, trouxe consigo todo o aparato industrial necessário para sua autonomia e funcionamento.

Um complexo de edifícios composto por estação, escritórios de administração, de oficinas para reparos e revisões do material rodante, bem como local para depósito de locomotivas e vagões, escola técnica profissionalizante, residências para os mais diversos cargos hierárquicos, constituindo uma verdadeira indústria na cidade. O que justifica o patrimônio arquitetônico da sede da EFNOB ser o mais completo conjunto ferroviário existente no país.

A EFNOB, que não só transformou Bauru mas foi responsável por sua existência e desenvolvimento, é, também, a expressão materializada de diversas manifestações econômicas, sociais, culturais de uma determinada sociedade, num determinado período histórico; e que atribuiu valor histórico, artístico, memorial e simbólico em tudo o que promoveu na cidade.

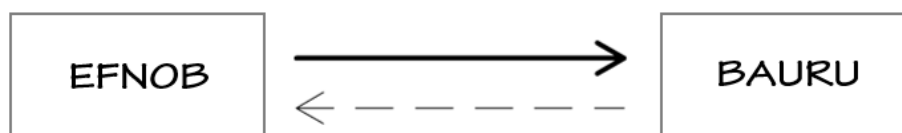
As três mil pessoas que vieram para trabalhar na ferrovia, ao se instalarem na cidade, que naquele momento tinha aproximadamente 600 habitantes, certamente

influenciaram no crescimento e expansão urbana, especialmente na formação de novos bairros como Jardim Bela Vista e Vila Falcão, que ficavam nas proximidades das instalações da sede. Contribuíram para uma cidade autossuficiente, atraindo comércio e serviços necessários para a vida dos trabalhadores e familiares.

Diante da necessidade, a EFNOB proveu a cidade com vilas ferroviárias, estádio, hospitais, consultórios, escola de formação profissionalizante, e tudo mais que fosse necessário, visando melhorar a qualidade de vida de seus trabalhadores. Se tornou marco de entrada e saída dos bauruenses, migrantes e visitantes à cidade de Bauru, que por sua vez, se tornou marco de conexão com outras cidades do estado e país.

Imprimiu personalidade, um código genético - único e exclusivo à Bauru. O eixo definidor utilizado como transporte de pessoas, e toda a história de formação da companhia, proveu de significado o nascimento da cidade. A EFNOB foi muito além das expectativas. Aportou investimentos em forma de infraestrutura física e sociosimbólica de tal maneira, que Bauru, em virtude de sua falta de condições e carências, não foi capaz de lidar adequadamente. A relação entre EFNOB e Bauru nunca foi uma relação harmoniosa. Figura 78.

Figura 78. Desproporcionalidade na relação EFNOB x Bauru



Fonte: autora, 2016

EFNOB e Bauru cresceram em comunicação, mas uma comunicação desproporcional, monológica. Quando da degradação, momento em que EFNOB já não possuía mais meios de gerir o patrimônio e cessaram os investimentos, e a cidade que também dependia economicamente do funcionamento da companhia, ficou desprovida de condições de permuta, e dá as costas ao complexo ferroviário. O que ainda hoje ocorre, e pior, a estrutura abandonada, sem nada a oferecer, é ignorada pelo poder público que, apesar de ter interesse em suas extensas áreas, não possui recursos humanos e financeiros para assumir sua gestão.

É chegada a hora de inverter essa lógica, hora de assumir a importante função desempenhada pela EFNOB na cidade, e dar permanência ao seu significado

e patrimônio. **Fazer com que os problemas** – o pátio degradado e abandonado, e, os vazios urbanos... – **façam parte da solução.**

Nesse sentido, os objetivos específicos foram atingidos de modo a permitir que o código genético fosse desvendado, para viabilizar a proposição de diretrizes urbanas sustentáveis para reintegração de todas essas áreas à cidade, articulando as potencialidades socioeconômicas, simbólicas, de identidade e memória.

Resgatamos anseios e necessidades da população, em seus diversos grupos sociais, e, sobrepusemos pressupostos urbanísticos de integração entre meio ambiente e equipamentos essenciais, que na escala humana, viabilizam estratégias de intervenções sustentáveis. A isso, incorporamos princípios fundamentais do restauro contemporâneo, que como ato de cultura, respeita o patrimônio tal como ele é, inclusive suas diversas estratificações.

Partimos de um processo de apreensão da realidade orientada pela manifestação concreta e contextualizada da forma histórica e tempo-espacial da degradação do complexo da EFNOB, e, buscamos todas as maneiras para articular as correspondências entre os ambientes sociofísico-simbólicos desde o início dos levantamentos, às propostas de diretrizes urbanísticas.

Por toda essa dinâmica aplicada, defendemos que as diretrizes propostas serão capazes de fundamentar um futuro projeto de intervenção, provendo qualidade e dialogia, sem romper com a significação do complexo. É hora de a cidade, com sua população, gestores e iniciativa privada dar a merecida devolutiva, e investir no resgate desse patrimônio. Bauru possui uma dívida com os trilhos, com os atores que a construíram e vivenciaram, bem como com os que deram sua vida ali.

As estratégias propostas estão, portanto, fundamentadas na interpretação contemporânea do código genético da EFNOB de preservar o uso potencial de transporte de pessoas e que dá manutenção ao significado de sua atuação da história da cidade, das reais necessidades e expectativas/anseios da população, das condições físicas urbanas, e dão permanência e salvaguarda da estrutura física da EFNOB, com a proposta de usos contemporâneos compatíveis.

As propostas vão desde a manutenção do uso nos eixos constituídos pelos trilhos, com aproveitamento da infraestrutura – a ser utilizada na criação de um *mix* de habitação social, com uso comercial e serviços (conforme compatibilidade), possibilitando conexões urbanas e gerando permanência a apropriação dos espaços públicos; até a recuperação das APP's e composição dos parques lineares, com o

desadensamento da área central e anel viário. Promovem a estruturação de uma cidade mista, compacta, sustentável, e primordialmente, a origem do código identitário da EFNOB.

Nas últimas décadas, o planejamento urbano tem proposto intervenções que visam equilíbrio e sustentabilidade nas cidades. Estamos em uma fase de transição, onde finalmente a preocupação com as futuras gerações foi incorporada nas ações com o surgimento da gestão integrada de recursos. Se adequadamente conduzida, poderá refletir em diferentes formas de se viver a cidade em alguns anos.

Levar mais ou menos tempo, tudo depende da maneira como os gestores e população se mobilizam. Depende da atualização dos técnicos do setor público, que têm papel primordial frente a essa mediação entre o que a população necessita e o que os gestores e empreendedores – detentores de poder e financiamento das obras – podem e querem fazer.

Reciclar áreas industriais degradadas faz parte de uma promissora linha de política pública, já que “[...] o renascimento urbano desses territórios e a reciclagem desses territórios e patrimônios industriais é mais sustentável do que a construção de parques industriais novos em áreas verdes, fora da cidade consolidada” (LEITE, 2012, p. 143). É um caminho longo ainda a se percorrer, mas soa como algo sem volta, rumo à uma cidade para pessoas, em harmonia com o meio ambiente, sempre, tão essencial em nossas vidas.

“Cidades bonitas, seguras e igualitárias estão ao nosso alcance”  
(ROGERS, 2012, p. 175).



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARAL, Claudio; et al. Espaços autoritários: a estrada de ferro Noroeste do Brasil e a burocracia do Império. **PÓS- Revista de Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo** São Paulo, v. 22, n. 38, p. 140-156, 2015.

AZEVEDO, Fernando de. **Um Trem corre para o Oeste**: Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. 2ª ed. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1950. 222 p.

BAKHTIN, Mikhail. **Marxismo e filosofia da linguagem**: problemas fundamentais do método sociológico na ciência da linguagem. Trad. Michel Lahud e Yara Frateschi Vieira, 9ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999. 196 p.

BOITO, Camillo. **Os restauradores**. Trad. Paulo Mugayar Kühl e Beatriz Mugayar Kühl, 3ª ed. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008. 63 p.

BRANDI, Cesare. **Teoria da restauração**. Trad. Beatriz Mugayar Kühl, 4ª ed. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2013. 264 p.

CALLEGARO, Claudete Gebara J. Infraestrutura verde: aplicabilidade do conceito no bairro City América, São Paulo – SP, Brasil. **REVISTA LABVERDE/Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Departamento de Projeto. LABVERDE – Laboratório Verde – v.1, n.4 (2012). São Paulo: FAU-USP, 2012.**

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. Trad. Luciano Vieira Machado, 4ª ed. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006. 288 p.

COSTA, Lúcia Maria Sá Antunes. A paisagem da borda: uma estratégia para a condução das águas, da biodiversidade e das pessoas. In: \_\_\_\_\_ (Org.). **Rios e Paisagens urbanas em cidades brasileiras**. Rio de Janeiro: PROURB Programa de Pós-graduação em Urbanismo (FAU/UFRJ), 2006. Disponível em: <[http://espiral.fau.usp.br/arquivos-artigos/2003-preview\\_livrorios200306\\_leve%5B1%5D-pellegrino.pdf](http://espiral.fau.usp.br/arquivos-artigos/2003-preview_livrorios200306_leve%5B1%5D-pellegrino.pdf)>. Acesso em 15 ago. 2015.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro**: Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. 466 f. Tese (Doutorado), Universidade de Brasília – UNB., Brasília, DF, 2013.

\_\_\_\_\_. **Vilas Ferroviárias no Brasil**: Os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul. 2009, 166 p. Dissertação,(Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2009.

FONSECA-CASTRO, Ellen Beatriz Santos; MARTINS, Juliana Cavallini; SALCEDO, Rosío Fernández Baca. A gestão pela conservação da memória coletiva versus a gestão do CODEPAC em Bauru – S.P. In: XII CONGRESSO INTERNACIONAL DE REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E EDIFICADO: A dimensão Cotidiana do Patrimônio e Desafios para sua Preservação. Anais do XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado, 2014, Bauru

SP. **Anais...** Bauru: FAAC – Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação - UNESP, 2014. v.1 p.1412-1419.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 30 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2001. 248 p.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – uma perspectiva histórica. In: **Planejamento e Políticas Públicas - PPP**, *ipea*, n. 13, p. 183-214, junho de 1996.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. Trad. Anita Di Marco. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015. 262 p.

GHIRARDELLO, Nilson. Um grande inventário: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. In: **XI Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación: El patrimonio ibérico**, 11., 2012, Cascais. **Anais...** Cascais: La laguna, 2012, p. 422-432.

\_\_\_\_\_. **Aspectos do direcionamento urbano da cidade de Bauru**. 1992, 187 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos- SP, 1992.

GOMES, Laurentino. **1808**: como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a História de Portugal e do Brasil. 3 ed. rev. ampl. São Paulo: Globo, 2014. 384 p.

\_\_\_\_\_. **1889**: como um imperador cansado, um marechal vaidoso e um professor injustiçado contribuíram para o fim da Monarquia e a Proclamação da República no Brasil. 2 reimpressão. São Paulo: Globo, 2013. 416 p.

HAM, Felipe Alves Van. **A Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e as oficinas gerais de Bauru**. Relatório final de pesquisa de Iniciação Científica apresentado à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, 2012. 133 p.

IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). **Cartas Patrimoniais**. 3 ed. rev. aum. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004. 408 p.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Trad. Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

KÜHL, Beatriz Mugayar (org.). **Gustavo Giovannoni: Textos Escolhidos**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2013. 208 p.

\_\_\_\_\_. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro**. 1ª reimpressão. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2011. 328 p.

LEITE, Carlos. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano**. Porto Alegre: Bookman, 2012.

LOSNAK, Célio José (Coord.). **Nos trilhos da memória: Trabalho e sentimento:** História de vida de ferroviários da Companhia Paulista e Fepasa, 1 vol. Bauru, SP: Prefeitura Municipal de Bauru/Secretaria de Cultura, 2003. 410 p.

\_\_\_\_\_. **Nos trilhos da memória: Ferro e sangue:** Histórias de vida de ferroviários da Noroeste do Brasil e RFFSA, 2 vol. Bauru, SP: Prefeitura Municipal de Bauru/Secretaria de Cultura, 2004. 326 p.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades:** alternativas para a crise urbana. 4 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

MARQUES, Helder Gustavo. **Memória e transformação urbana:** uma análise do patrimônio ferroviário em Campo Grande, MS. 2014, 109 p. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, SP: 2014.

MARTINES, Larissa de Cássia Sartori. **EFNOB/BAURU, KM 0:** A EFNOB e a expansão urbana de Bauru, pela ótica dos jornais locais. 1905/1940. Relatório final de pesquisa de Iniciação Científica apresentado à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, 2013. 136 p.

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.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. A história, cativa da memória? Para um mapeamento da memória no campo das Ciências Sociais. **Revista do IEB – Instituto de Estudos Brasileiros – USP**, n. 34. São Paulo, SP: 1992. p. 9-24.

MORATELLI, Thiago. **Os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil:** experiências operárias em um sistema de trabalho de grande empreitada (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914). 2009, 215 p. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, UNICAMP, Campinas, SP: 2009.

MUNTAÑOLA, Josep. Hacia una aproximación dialógica a la arquitectura contemporánea. In: **Revista Architectonics, Mind, Land & Society**. Arquitectura y dialogia. Barcelona: Edición UPC, n. 13, mayo de 2006.

\_\_\_\_\_. Arquitectura, educación y dialogía social. In: **Revista Española de Pedagogía**. Año LXII, n. 228, p. 221-228, mayo-agosto 2004.

\_\_\_\_\_. **Revista Architectonics. Mind, Land & Society**. Arquitectura, Modernidad y conocimiento. Barcelona: UPC, n. 2, 2002. 103 p.

\_\_\_\_\_. **Topogénesis**. Primera edición. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya – UPC, 2000. 176 p.

\_\_\_\_\_. **La arquitectura como lugar**. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya – UPC, 1996. 223 p.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. **Memórias de um ferroviário**. Bauru, SP: EDUSC, 2000. 184 p.

RAPOPORT, Amos. Cultura, Arquitectura y Diseño. In: **Revista Architectonics. Mind, Land & Society**. Barcelona: UPC, n. 5, Reimpresión: 2009. 212 p.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. 2. reimpr. da 11. ed. São Paulo: Perspectiva, 2011. 211 p.

RIGOBELLO, Patrícia da Silva. **Arquitetura escolar “Centro de Formação Profissional engenheiro Aurélio Ibiapina”**. Relatório final de pesquisa de Iniciação Científica apresentado à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, 2014. 75 p.

ROGERS, Richard. **Cidades para um pequeno planeta**. Versão portuguesa de Anita Regina Di Marco. 5. reimpr. da 1. ed. São Paulo: Editora G. Gili, 2012. 180 p.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e restauro urbano**: intervenções em sítios históricos industriais. São Paulo: Fap-Unifesp: Edusp, 2013. 360 p.

RUSKIN, John. **A lâmpada da memória**. Trad. Maria Lucia Bressan Pinheiro; rev. Beatriz e Gladys Mugayar Kühl. 2 ed. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2013. 88 p.

SALCEDO, Rosío Fernández Baca et al. Arquitetura Dialógica no Contexto do Centro Histórico: o Método. In: PASCHOARELLI, Luis Carlos; SALCEDO, Rosío Fernández Baca (org.) **Interação**: panorama das pesquisas em Design, Arquitetura e Urbanismo. Bauru, SP: Canal 6, 2015. cap. 19, p. 227-237.

SALCEDO, Rosío Fernández Baca. Teoria e métodos na restauração arquitetônica. In: MAGAGNIN, Renata Cardoso; SALCEDO, Rosío Fernández Baca Salcedo; CONSTANTINO, Norma Regina Truppel (Org.) **Arquitetura, urbanismo e paisagismo**: contexto contemporâneo e desafios, 2 vol. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013. cap. 2, p. 25-43.

\_\_\_\_\_. Gestão do CODEPAC na preservação do patrimônio cultural: arquitetura moderna em Bauru-SP. In: IX **Seminário Docomomo Brasil**: Interdisciplinaridade e experiências em documentação e preservação do patrimônio recente, 9., 2011, Brasília. **Anais...** Brasília: 2011.

\_\_\_\_\_. Recomendações para a salvaguarda do patrimônio arquitetônico e urbano nos centros históricos. In: FONTES, Maria Solange Gurgel de Castro; CONSTANTINO, Norma Regina Truppel; BITTENCOURT, Luiz Claudio (Org.) **Arquitetura e Urbanismo**: Novos desafios para o século XXI. Bauru,SP: Canal6, 2009. p. 69-82.

\_\_\_\_\_. Memória e Lugar das Vilas Ferroviárias da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. In: Mesa Redonda: Patrimônio Edificado, Ferroviário e Industrial do I Simpósio Internacional: Patrimônios, “Patrimônio: Cultura e sociedade no século XXI”, UNESP, Ourinhos, 2015.

VIOUET-LE-DUC, Eugène Emmanuel. **Restauração**. Trad. Beatriz Mugayar Kühl, 4ª ed. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2006. 80 p.

ZÁRATE, Marcelo. Urbanismo Ambiental Hermenéutico. **Revista Architectonics. Mind, Land & Society**. Barcelona: UPC, n. 28, 2015.

\_\_\_\_\_. El lugar urbano como estrategia de conocimiento proyectual en urbanismo. **Revista Architectonics. Mind, Land & Society**. Hacia un urbanismo alternativo. Barcelona: UPC, n. 19-20, p. 29-63, 2010.

\_\_\_\_\_. **Perspectivas cognoscitivas y proyectuales posibles para un urbanismo ambiental alternativo**. Indagación en el problema metodológico de un conocimiento holista y una aproximación especialista desde un enfoque sociofísico al desarrollo sustentable. 2001, p. 239-480. Tesis doctoral. Departamento de Proyectos de Arquitectura, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña, España. Disponível em <<http://hdl.handle.net/10803/6793>>. Acesso em 13 fev. 2016.

GRILLO NETO, Antonio. **Entrevista**. Depoimento oral feito a Ellen Beatriz Santos Fonseca de Castro, 2015.

TICCIH – The Internacional Committee for the Conservations of the Industrial Heritage. **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial**, 2003. 14 p.

### Legislações e Normativas

BAURU. **Lei Municipal nº 6.147**, de 17 de novembro de 2011. Disponível em: <[http://www.bauru.sp.gov.br/secretarias/sec\\_juridico/legislacao.aspx](http://www.bauru.sp.gov.br/secretarias/sec_juridico/legislacao.aspx)>. Acesso em: 13 abr. 2014.

\_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 5.631 de 22 de agosto de 2008. **Plano Diretor Participativo do Município de Bauru**. Bauru, 2008. D.O. 26/08/2008.

\_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 2.339, de 1982. **Normas para parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Bauru**. Disponível em: <[http://www.bauru.sp.gov.br/secretarias/sec\\_juridico/legislacao.aspx](http://www.bauru.sp.gov.br/secretarias/sec_juridico/legislacao.aspx)>. Acesso em: 13 abr. 2014.

BRASIL. Lei Federal nº10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm)>. Acesso em: 25 mai. 2015.

\_\_\_\_\_. Lei Federal nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em: <

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10233.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm)>. Acesso em: 02 set. 2016.

\_\_\_\_\_. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasil, 05 out. 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 13 abr. 2014.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza A Proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Rio de Janeiro, RJ. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del0025.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm)>. Acesso em: 13 abr. 2014.

COMDEMA – Comissão Permanente de Diretrizes Ambientais para Loteamentos. Resolução COMDEMA 002/2002. **Determina diretrizes ambientais ao parcelamento do solo e para construções em condomínio nas Bacias dos Córregos Água da Ressaca e Água da Forquilha**. Bauru, 2002. D.O.

\_\_\_\_\_. Comissão Permanente de Diretrizes Ambientais para Loteamentos. Resolução COMDEMA 003/2002. **Determina diretrizes ambientais ao parcelamento do solo e para construções em condomínio nas bacias do Córrego Água do Sobrado e do Córrego da Grama**. Bauru, 2002. D.O.

SÃO PAULO. Decreto Estadual nº 48.137 de 7 de outubro de 2003. **Altera a redação do artigo 137 do Decreto nº 13.426 de 16 de março de 1979, no que se refere à área envoltória dos bens imóveis tombados pelo CONDEPHAAT**. São Paulo, 2003. D.O.E. de 8/10/2003.

\_\_\_\_\_. **Notificações** – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado. São Paulo, 2009. D.O.E. de 24/06/2009. Volume 119, Número 116. Poder Executivo, Seção I, pg. 48 e 49.