



Faculdade de
Arquitetura, Artes,
Comunicação
e Design



Laura de Miranda Lima

ROTA HISTÓRICO REGIONAL
pré existências físicas associadas ao binômio café-ferrovia

Bauru, 2023

Laura de Miranda Lima

ROTA HISTÓRICO REGIONAL
pré existências físicas associadas ao binômio café-ferrovia

Trabalho Final de Graduação constituído por artigo apresentado à Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design da UNESP - Campus Bauru para a obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Adalberto Retto Junior
Coorientadora: Dra. Taís Schiavon

Bauru, 2023

L732r	Lima, Laura de Miranda Rota histórico-regional : pré existências físicas associadas ao binômio café-ferrovia / Laura de Miranda Lima. -- Bauru, 2023 23 p. : tabs., fotos, mapas Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, Bauru Orientador: Adalberto da Silva Retto Junior Coorientadora: Taís Schiavon 1. Urbanização. 2. Patrimônio histórico. 3. Planejamento regional. 4. Ferrovias. 5. Café Brasil História. I. Título.
-------	---

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, Bauru. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

Rota histórico-regional: pré existências físicas associadas ao binômio café-ferrovia

Autora: Laura de Miranda Lima

Orientador: Prof. Dr. Adalberto da Silva Retto Junior

RESUMO

A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) foi um fator central na urbanização do Oeste paulista, capaz de alterar a dinâmica de ocupação territorial rural e urbana. Diferentemente das outras linhas férreas que cortam o estado de São Paulo, a EFNOB possuía caráter estratégico de desbravamento do território e de fundação de cidades. Este trabalho tem como objetivo principal reafirmar o sentido de território no Centro-Oeste paulista por meio do planejamento regional e contribuir para uma percepção sustentável do patrimônio industrial ferroviário. Para tanto, foi composta uma rota histórico-regional que passa pelos principais pontos e caminhos constituintes do processo de formação da região e que enriquecem a paisagem cultural formada pelos complexos ferroviários da EFNOB. Foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos: revisão bibliográfica, pesquisa documental in loco nos museus, bibliotecas e outros acervos existentes nas cidades de Bauru e Avaí, viagens de estudo e levantamento com base na bibliografia pretérita seguidas pela análise sistemática do material coletado. Também foi incluída na fase de revisão a cidade de Lins. Como resultado, foi desenvolvida a representação georreferenciada da rota por meio da plataforma *Google My Maps*.

Palavras-chave: patrimônio industrial ferroviário; paisagem cultural; itinerário cultural; georreferenciamento.

ABSTRACT

The construction of the Northwest Brazil Railroad (EFNOB) was a central factor in the urbanization of western São Paulo, capable of changing the dynamics of rural and urban territorial occupation. Unlike the other railroads that cross the state of São Paulo, the EFNOB had a strategic character for clearing the territory and founding cities. The main objective of this study is to reaffirm the sense of territory in the Midwest of São Paulo through regional planning and to contribute to a sustainable perception of the railway industrial heritage. To this end, a historical-regional route was composed that passes through the main points and paths that constitute the process of formation of the region and that enrich the cultural landscape formed by EFNOB's railway complexes. The following methodological procedures were adopted: bibliographic review, on-site documentary research in museums, libraries and other existing collections in Bauru and Avaí, study trips and survey based on past bibliography followed by systematic analysis of the collected material. The city of Lins was also included in the review phase. As a result, the georeferenced representation of the route was developed through the Google My Maps platform.

Keywords: railway industrial heritage; cultural landscape; cultural itinerary; georeferencing.

INTRODUÇÃO

A instituição do conceito de paisagem cultural¹ como nova categoria de preservação do patrimônio pela UNESCO e sua posterior adoção pelo IPHAN, em 1992, representaram um marco na preservação do patrimônio histórico cultural brasileiro e mundial. Tal categoria permite responder mais adequadamente às demandas cada vez mais complexas apresentadas pelas cidades contemporâneas no que diz respeito à preservação histórico cultural, “que exige um conjunto maior de instrumentos urbanísticos, ambientais e jurídicos de proteção do patrimônio e aponta para a possibilidade de se viabilizar um trabalho de gestão do território pactuado entre os diversos agentes da esfera pública e privada” (Ribeiro, 2007: 7). Dessa forma, não só o entorno de monumentos e edifícios tombados é preservado enquanto paisagem, mas – além disso – também se preservam determinadas relações de uma sociedade com seu meio, suas paisagens culturais.

Segundo Cosgrove, “as mudanças nas formas como os homens se organizam para produzir suas vidas materiais resultam e, ao mesmo tempo, influenciam as mudanças no relacionamento com seus ambientes físicos” (Cosgrove, 1984: 05; *apud* Ribeiro, 2007: 27). Nesse sentido, pode-se situar o binômio café-ferrovia como fator determinante da formação da paisagem cultural do Oeste paulista, tendo criado as circunstâncias para o nascimento de muitas das cidades da região. A influência da monocultura cafeeira sobre o desenvolvimento e a urbanização das cidades do Oeste paulista constitui um fenômeno regional de impacto nacional e, em alguns aspectos, internacional. Sua demanda por equipamentos, insumos e pelo escoamento da produção fez com que a indústria ferroviária transformasse a paisagem e a sociedade paulista na medida em que impulsionou a criação de novas cidades em um território ainda pouco explorado – habitado até então pela população indígena Kaingang – e atraiu significativos investimentos.

“O desenvolvimento da cafeicultura nesse antigo Oeste paulista foi o motor de vários fenômenos impressionantes e rápidos: o surgimento de nova aristocracia rural, que passaria a dominar também a cena política da província e investir na crescente industrialização da capital, a imigração de europeus como mão-de-obra para as fazendas, muitos dos quais se dedicariam ao invés ou depois a atividades

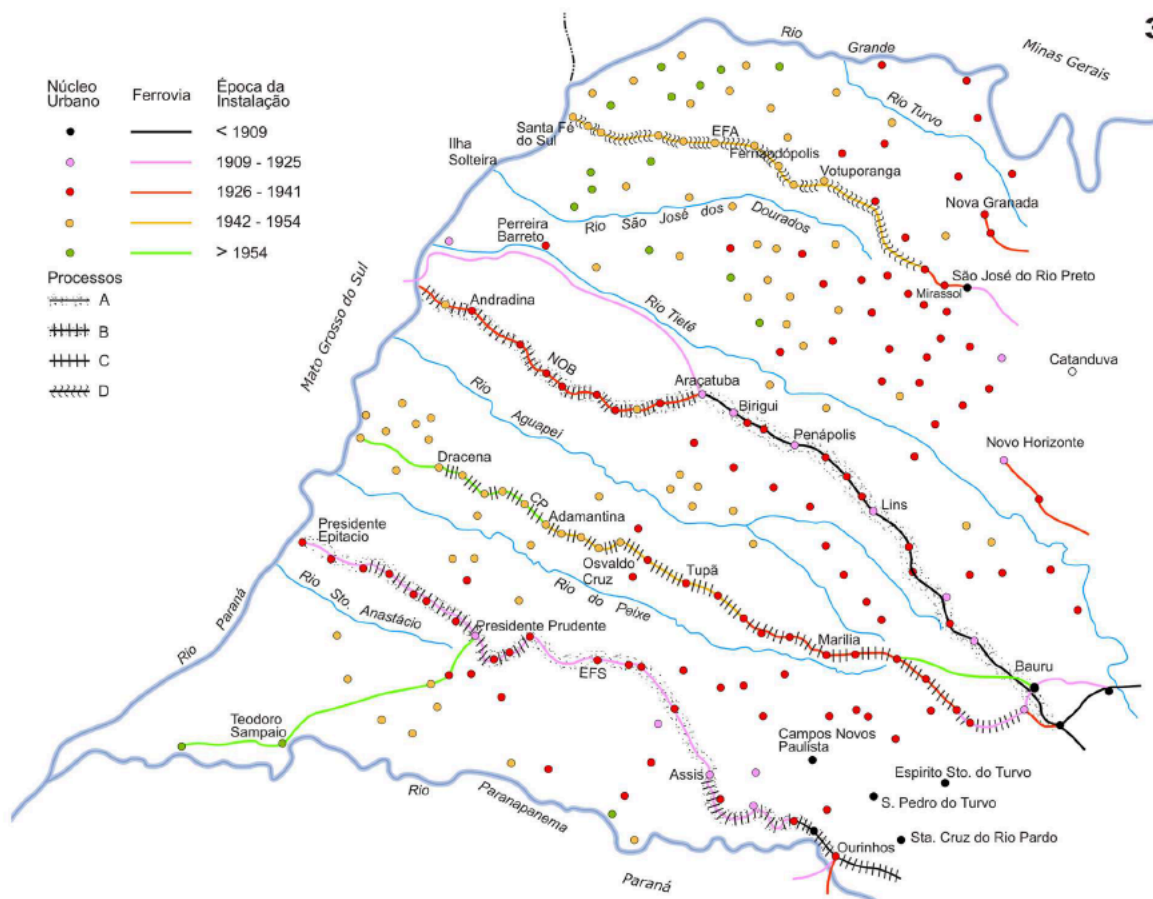
¹ Segundo Scifoni (2016), tal termo “diz respeito à determinada porção espacial ou recorte territorial. A paisagem cultural é entendida, assim, sempre como conjunto espacial composto de elementos materiais construídos associados a determinadas morfologias e dinâmicas naturais, formas estas que se vinculam a conteúdos e significados dados socialmente.” Podendo também ser entendida como “uma nova categoria para a preservação do patrimônio cultural”, admitida pelo IPHAN para inscrição de bens desde 1992. Uma paisagem cultural caracteriza-se pela “ocorrência, em uma fração territorial, do convívio singular entre a natureza, os espaços construídos e ocupados, os modos de produção e as atividades culturais e sociais, numa relação complementar entre si, capaz de estabelecer uma identidade que não possa ser conferida por qualquer um deles isoladamente” (Peixoto, 2012).

urbanas, sobretudo em São Paulo, tendo alguns já vindo especialmente para iniciativas no setor fabril.” (Langenbuch, 2009: 45)

Este fenômeno de dispersão das estradas de ferro para o Oeste Paulista não se deu de forma desordenada, tendo sido denominado pelo geógrafo Pierre Monbeig (1984) como “Marcha para o Oeste”, a qual se desenvolveu em forma de “franjas pioneiras”². Conforme cresciam as linhas férreas, desenvolviam-se os espaços urbanos, seus traçados, serviços e equipamentos. Algumas cidades, consideradas pioneiras no avanço para o Oeste, destacaram-se por servir de “suporte para o avanço das companhias até que uma nova cidade pioneira tivesse condições de prestar os mesmos serviços de suporte que a localidade anterior” (Schiavon, 2020). A estas deu-se o nome de “bocas de sertão”, por localizarem-se na “orla das zonas em que começa a penetrar o povoamento” (Monbeig, 1984). Na imagem 1, “nota-se que o nascimento das cidades hoje existentes não se circunscreve ao trajeto das ferrovias, tendo-se fundado numerosas também fora de seu domínio imediato, mostrando como as frentes pioneiras iam se abrindo em leque.” (Langenbuch, 2009).

Imagem 1: “Avanço das ferrovias e fundação de núcleos urbanos no Oeste Paulista.”

² “(...) caracteriza-se como ‘Franja Pioneira’, o movimento em torno do avanço do território brasileiro, que a partir do Estado do Rio de Janeiro, seguia rumo ao Estado de São Paulo, por meio do Vale do Paraíba, entre os anos de 1645/46 com a formação dos povoados de Taubaté e Guaratinguetá” (Schiavon, 2018: 82). O cultivo do café acabou por definir a direção de desenvolvimento de novas franjas pioneiras, o que se tornaria um movimento constante e geraria uma maior demanda de escoamento da produção.



Fonte: Langenbuch, 2009.

A construção das linhas férreas na região provocou uma mudança na dinâmica de ocupação territorial rural e urbana não só pela velocidade em que surgiam novos centros urbanos como também pelo traçado dessas cidades e em sua função de abertura de um território até então selvagem (Schiavon, 2018: 70). Diferentemente do modelo europeu para construção de linhas férreas, no Brasil – de forma especial, no Oeste Paulista – essas estradas cresciam aos poucos e em direção ao “desconhecido”. Nesse sentido, o desenvolvimento de centros urbanos era interessante à ferrovia não apenas como mercados consumidores das futuras produções agrícolas, mas também como garantia de “segurança contra a destruição do patrimônio edificado da ferrovia” no início do século XX (Ghirardello, 2002). Devido a isso, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), por exemplo, tem como característica estratégica a fundação de novas cidades, além da intenção de articulação internacional a partir da composição de uma ferrovia transcontinental que ligaria o Porto de Santos ao Porto de Arica, no Chile.

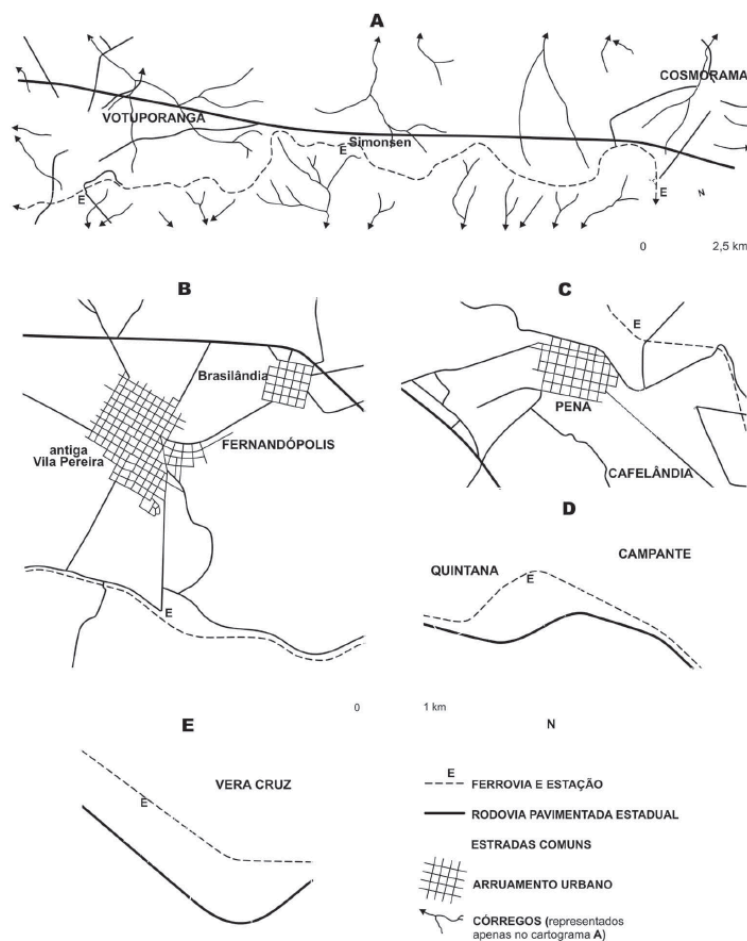
“Nos mapas do início do século, anteriores à Comissão Geográfica de 1905, toda área do oeste de São Paulo até a margem esquerda do Rio Paraná era grafada como “zona desconhecida habitada por índios” ou “terras devolutas não exploradas”.

Nesse aspecto, a CEFNOB será a primeira estrada de ferro no Estado de São Paulo a “abrir” territórios e não como suas predecessoras a acompanhar a produção cafeeira.” (Ghirardello, 2002: 11)

Outro aspecto marcante do desenvolvimento urbano da região no início do século XX é a ortogonalidade do traçado urbano e a formação das quadriculas, muitas das vezes partindo da estação ferroviária ou da própria linha.

“Na maioria das cidades ao longo da ferrovia, inicialmente a cidade coincidia grosso modo com o “patrimônio”, ou seja, o loteamento que um fazendeiro da região ou um empreendedor capitalista lançara, geralmente junto à estação [...]. Em alguns casos, contudo, a afoiteza imobiliária produziu o lançamento quase simultâneo de mais de um patrimônio na área em torno à estação ou onde se presumia que ela viria a ser instalada.” (Langenbuch, 2009: 54)

Imagem 2: "Algumas cidades do Oeste Paulista em escala local, entre fins dos anos 60 e começo dos 70."



Fonte: Langenbuch, 2009

Tendo em vista a importância dos complexos industriais ferroviários e da produção cafeeira na conformação do território do Oeste paulista, pode-se compreender esse processo de urbanização como formador da identidade da região. Tal aspecto dessa identidade – manifestado nas rotas industriais existentes – vem se enfraquecendo ao longo dos anos em

função da decadência das atividades relacionadas à ferrovia, bem como da especulação imobiliária no país (Schiavon, 2016a).

“[...] observa-se no Oeste Paulista o descaso com o qual a ferrovia vem sendo tratada desde meados do Século XX, constituindo uma paisagem de vazios urbanos, áreas degradadas e sem identidade em torno dos trilhos remanescentes, com os quais a população não se identifica e o Estado ignora.” (Constantino, 2018)

Assim, com o objetivo geral de reafirmar o sentido de território por meio do planejamento regional e de contribuir para uma percepção sustentável do patrimônio industrial, pretende-se consolidar uma rota histórico-regional que passe pelos principais pontos e caminhos constituintes do processo de formação do Centro-Oeste paulista e que enriquecem a paisagem cultural formada pelos complexos ferroviários da EFNOB.

Para isso, foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos: revisão bibliográfica sobre a urbanização do Centro-Oeste paulista, a história e impacto da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – passando por autores como Pierre Monbeig (1984), Ghirardello (2002) e Schiavon (2018) –, bem como sobre as paisagens culturais da região; Pesquisa documental in loco nos museus, bibliotecas e outros acervos existentes nas cidades de Bauru e Avaí, explorando fontes primárias e secundárias; Viagens de estudo e levantamento com base na bibliografia pretérita para averiguação empírica seguidas pela análise sistemática do material coletado. Também foi incluída na fase de revisão a cidade de Lins. No entanto, não foi possível a realização de viagem para consolidação das informações obtidas durante as leituras. A partir disso, foi desenvolvida a representação georreferenciada da rota histórico-regional proposta por meio da plataforma *Google My Maps*.

Nos seguintes capítulos, serão descritos os conceitos estudados na fase de revisão de bibliografia e sua relação com a área de estudo, bem como sua influência no desenho e definição conceitual da rota proposta. Além disso, será descrita a análise de itinerários culturais existentes semelhantes ao presente trabalho e/ou importantes na formação da rota histórico regional. Por fim, serão tratados os aspectos relevantes de cada cidade, suas pré existências físicas e os processos de desenvolvimento da rota proposta.

CONCEITOS NORTEADORES

A partir da compreensão dos complexos ferroviários do Oeste paulista e dos centros urbanos que surgiram a partir deles como uma paisagem cultural associada ao patrimônio da

mobilidade, é reforçado seu caráter de integração do território e indica a possibilidade – senão a necessidade – de se entender a patrimonialização desses bens enquanto uma rede, um conjunto. O patrimônio da mobilidade surge a partir da compreensão dos ideais, ideologias, personagens e paisagens decorrentes do avanço da Marcha para o Oeste, inserindo todo esse território aos padrões "modernos" de desenvolvimento econômico. Nesse contexto, relacionam-se fatores como indústria, paisagem, transformação urbana e patrimônio (Schiavon, 2018)

Um passo adiante na colocação da rota histórico-regional proposta no cenário do patrimônio cultural, temos os itinerários culturais³, que – nesse caso – caracterizam sítios e edificações associadas ao fenômeno do binômio café-ferrovia. Em um contexto de abandono de grande parte do acervo construído do patrimônio industrial ferroviário, essa recente categoria de preservação representa o reconhecimento do valor cultural do ambiente associado à herança social e suas transformações no espaço (Sabaté, 2010), capaz então de consolidar um sentido de território e articular agentes públicos e privados em torno da própria identidade regional.

“Neste cenário de ofuscamento, pequenos itinerários culturais seriam os responsáveis pelo desvendamento de marcos históricos, nódulos culturais dotados de tradições nacionais e internacionais. Um rico registro ideológico em contraste com o desenfreado crescimento urbano identificado a partir dos anos 60, culminando na descaracterização de boa parte desta memória cultural de extrema importância ao país.” (Schiavon, 2016a: 56)

Entende-se a leitura regional do território como ponto de partida para a delimitação da rota e esta como um “lugar de consumo e tema de políticas públicas” (Pistorello, 2013). Ainda segundo Pistorello, destaca-se a importância de definir uma narrativa na formação de um itinerário cultural, pois esta promove “uma ressignificação de algo relevante” para os grupos sociais associados, além de corroborar “na construção de uma identidade do lugar”. Assim, como chaves de leitura do território, foram seguidos os períodos do binômio café-ferrovia e do modernismo, além dos equipamentos urbanos de cultura – como museus e bibliotecas –, os quais acabaram por se justificar a partir da percepção da principal vocação turística da região estudada: suas manifestações histórico-culturais.

³ “O conceito de itinerário cultural promove a descoberta dos conteúdos patrimoniais de um fenômeno específico da mobilidade e dos intercâmbios humanos, que se desenvolveu através das vias de comunicação que facilitaram a sua expansão e que foram utilizadas para (ou deliberadamente postas ao serviço de) um objetivo concreto e determinado. O itinerário cultural pode basear-se numa via expressamente traçada para atingir esse objetivo ou numa rota que utiliza, total ou parcialmente, vias já existentes destinadas a diversos fins. Porém, para além sua função como via de comunicação ou de transporte, a sua existência e o seu significado cultural, como itinerário cultural propriamente dito, explica-se unicamente pela sua utilização histórica para um fim concreto e determinado e por ter promovido a criação de elementos patrimoniais que lhe estão associados e que, sendo o resultado da sua própria e singular dinâmica, refletem inequivocamente a existência de influências recíprocas entre diferentes grupos culturais durante um longo período da História.” (ICOMOS, 2008)

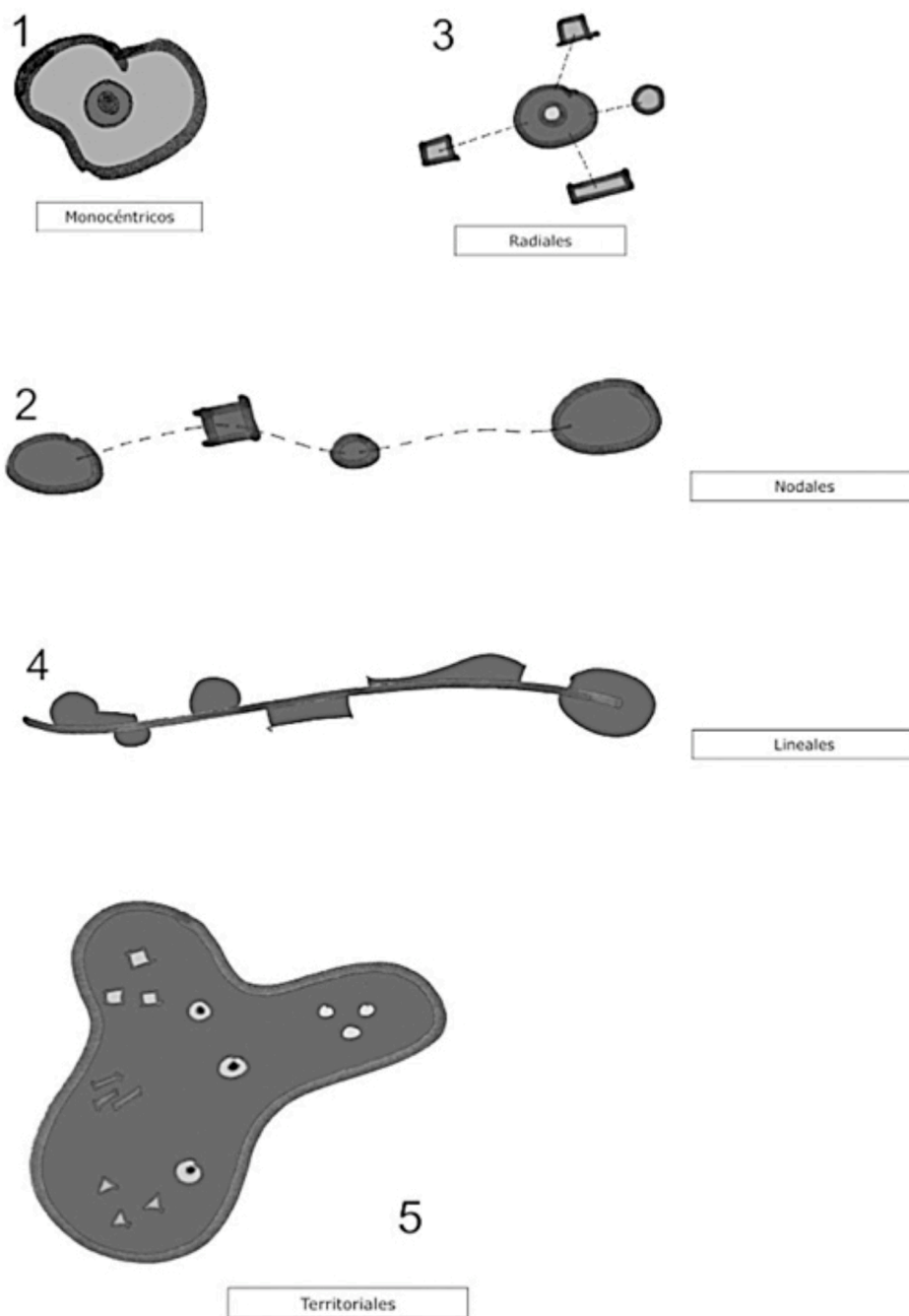
Pistorello (2013) comenta sobre os três aspectos essenciais de um itinerário cultural: a formação, a estrutura e a gestão. O presente trabalho trata principalmente da formação da rota, ou seja, da escolha dos locais baseada na narrativa pré-definida, nesse caso, a narrativa histórico-regional. No entanto, em vista de fundamentar os resultados dessa pesquisa para que possam servir de contribuição para futuras políticas públicas de preservação do patrimônio, foram analisados brevemente alguns itinerários existentes, com destaque para o “Circuito Turístico Caminhos do Centro-Oeste Paulista” – no qual se inserem as cidades de Bauru e Avaí –, em seus aspectos de estrutura e gestão, ou seja, viabilização e manutenção técnicas, financeiras e operacionais.

Como forma de orientar os aspectos da rota proposta, foi adotada a classificação de itinerários culturais segundo Jordi Franquesa (2012), cujas tipologias “linear” e “nodal” são as mais próximas das características encontradas no contexto dessa pesquisa. A primeira consiste em um itinerário “donde existe un eje vertebrador principal que forma parte fundamental del valor patrimonial y sobre el que se distribuyen distintos elementos patrimoniales vinculados a su lógica cultural y/o natural”⁴ e se justifica na medida em que se tem a EFNOB como eixo que liga as três cidades e seu acervo construído. Já a segunda, “consiste en la vinculación de distintas tipologías monocéntricas en base a un tema común, pero que por su situación y lógica, permite la creación de una ruta direccional”⁵, que se justifica ao considerar os museus municipais como “centros de interpretação” que concentram itens e informações acerca da história regional dispostos de maneira acessível ao público.

Imagem 3: Tipologias patrimoniales

⁴ Onde existe um eixo estruturador principal que constitui parte fundamental do valor patrimonial e sobre o qual se distribuem distintos elementos patrimoniais vinculados a sua lógica cultural e/ou natural. (Tradução própria)

⁵ Consiste na vinculação de distintas tipologias monocêntricas com base em um tema comum, mas que por sua localização e lógica, permite a criação de uma rota direcional. (Tradução própria)



fonte: Franquesa, 2012

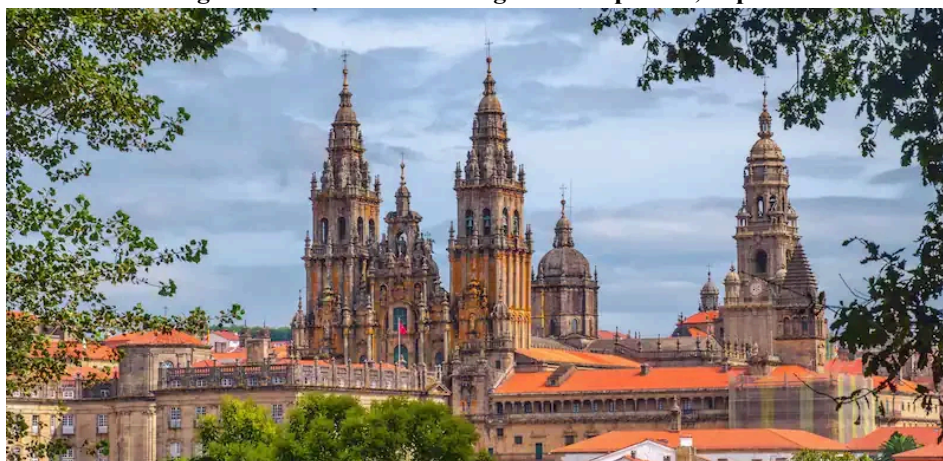
Segundo o autor, essa classificação permite “clarificar distintas estrategias de intervención de manera que, dado un escenario patrimonial susceptible de ser revalorizado [...] es posible orientar la intervención a partir de los elementos patrimoniales existentes y del reconocimiento de su potencia⁶”.

⁶ Esclarecer distintas estratégias de intervenção de modo que, dado um cenário patrimonial suscetível a ser revalorizado [...] é possível orientar a intervenção a partir dos elementos patrimoniais existentes e do reconhecimento de seu potencial. (Tradução própria)

ITINERÁRIOS CULTURAIS EXISTENTES

A partir do entendimento dos itinerários culturais como ferramentas de integração regional, foi importante conhecer rotas existentes que pudessem dar respaldo à proposta deste artigo. Como primeiro itinerário relevante, temos a Rota dos Peregrinos para Santiago de Compostela, a qual gerou debates acerca do conceito de “rota cultural” ao ser incluída na Lista do Patrimônio Mundial no ano de 1993 em Cartagena, Espanha (Pistorello, 2013). De caráter transnacional, a Rota de Santiago possui variados caminhos para o mesmo destino, alguns iniciados na França, outros em Portugal e outros ainda na própria Espanha. Este conjunto de rotas para peregrinação foi o primeiro Itinerário Cultural da Humanidade proclamado pela UNESCO.

Imagem 4: Catedral de Santiago de Compostela, Espanha



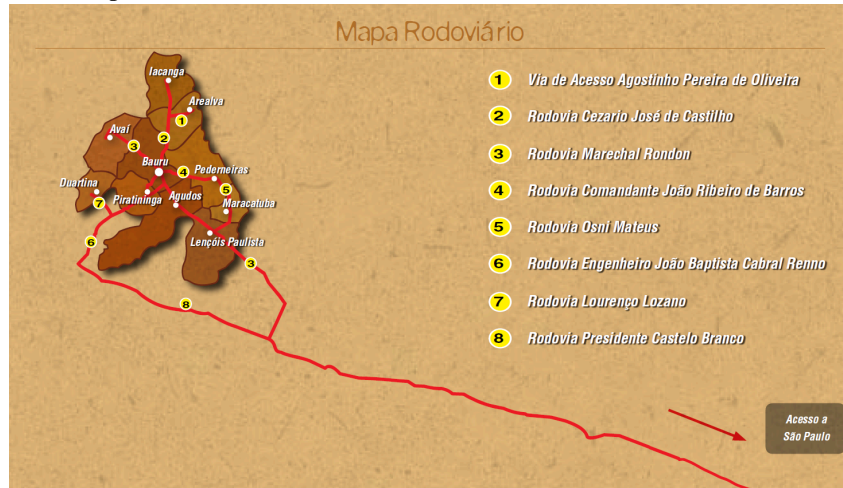
Fonte: Câmara Municipal de Coimbra

Já o Circuito Turístico “Caminhos do Centro Oeste Paulista” é uma iniciativa paulista desenvolvida pelo Conselho de Desenvolvimento Econômico Regional (CODER), entidade integrante do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP) - Regional Bauru. A equipe do CODER conta com o apoio das prefeituras dos municípios envolvidos, do SEBRAE-SP, de bancos e outras instituições, como o Instituto Soma. Segundo os organizadores, este é um projeto em que “o turismo começou a ser pensado como alternativa para o desenvolvimento regional” sustentável (SEBRAE-SP, 2006). O circuito explora a vocação turística cultural da região, com elementos históricos e rurais. Em seu programa, inclui equipamentos culturais, como os museus municipais, além de grupos de artesãos, estabelecimentos comerciais e hotéis.

O Circuito se encontra hoje em fase de comercialização, ou seja, passa por processos comerciais como o *marketing* para que o produto turístico chegue às agências e ao

consumidor final, conforme define o Programa de Regionalização do Turismo (2007) do Ministério do Turismo. Apostando nas potencialidades de uma gestão público-privada, a rota abrange ao todo 10 cidades: Agudos, Arealva, Avaí, Bauru, Duartina, Iacanga, Lençóis Paulista, Macatuba, Pederneiras e Piratininga. Destaca-se nesse itinerário a inserção das cidades de Bauru e Avaí, além da descrição dos processos de operacionalização e gestão regional.

Imagem 5: Mapa rodoviário do Circuito Turístico Caminhos do Centro-Oeste Paulista



Fonte: SEBRAE-SP, 2010

A Rota do Patrimônio Industrial do Vale do Ave – incluída no artigo “ORDENAÇÃO DO TERRITÓRIO E PATRIMÔNIO: A questão dos itinerários culturais” de Daniela Pistorello – organiza-se a partir do Rio Ave, no norte de Portugal, entre as cidades de Braga e Porto. Seu principal objetivo é “redescobrir o patrimônio da região de Portugal que, durante o século XIX, foi a mais industrializada do país” (Pistorello, 2013). A gestão desse itinerário é realizada pela Associação de Desenvolvimento Regional do Vale do Ave (ADRAVE). Destaca-se nesse itinerário sua distribuição linear tendo o rio como eixo norteador, além da narrativa relacionada aos remanescentes industriais da região.

Imagem 6: Mapa de localização do Vale do Ave, Portugal



Fonte: Pistorello, 2013

Por último, o *Camino de las Estancias Jesuíticas* – incluída no artigo “*Paisajes culturales. El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo*”, de Joaquín Bel Sabaté – abrange seis estâncias turísticas na zona serrana de Córdoba, Argentina. Declarada Patrimônio da Humanidade pela UNESCO no ano de 2000, suas edificações datam do século XV e início do XVI, além de reunirem grandes exemplares da arte barroca latinoamericana.

Imagem 7: “antiguo Rectorado de la Universidad Nacional de Córdoba (antes Colegio Máximo de la Compañía)”



Fonte: www.cordobaturismo.gov.ar

A leitura de diversos itinerários culturais existentes contribuiu para uma melhor compreensão das múltiplas possibilidades de gestão, distribuição espacial, narrativa etc que pode assumir uma rota turística. Junto aos conceitos descritos anteriormente, as características de cada rota compõem um repertório capaz de auxiliar na definição da rota

proposta. Pode-se entendê-la como um programa menos comercial quando comparado ao do Circuito Turístico “Caminhos do Centro Oeste Paulista”, por exemplo.

PROCESSOS: AS CIDADES E A ROTA PROPOSTA

As três cidades escolhidas, Bauru, Avaí e Lins, estão contidas nos primeiros trechos construídos da EFNOB: a primeira foi o ponto de partida dessa linha férrea e as outras duas foram consideradas suas “bocas de sertão” em distintos momentos. Historicamente nesse trecho, houve certa simplicidade no reconhecimento do terreno para a construção da ferrovia, já que existia uma incipiente ocupação rural e, conseqüentemente, alguns caminhos conhecidos (Ghirardello, 2002).

Para cada cidade estudada, foi desenvolvido um roteiro inicial a partir dos seus equipamentos de cultura e dos pontos relevantes levantados virtualmente e/ou citados na bibliografia pretérita. Tal roteiro seria usado posteriormente para guiar as visitas e viagens de levantamento e estudo. Arelado ao desenvolvimento de roteiros, foram realizadas leituras sobre a formação dessas cidades e sua relação com a EFNOB, bem como sobre as transformações provocadas pela atividade ferroviária.

Durante a fase de revisão bibliográfica, foram consultadas as bases de dados dos órgãos de defesa do patrimônio histórico para um levantamento inicial dos pontos relevantes à rota. No caso de Bauru, há uma considerável quantidade de bens tombados pelo CODEPAC - Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural, órgão municipal de preservação do patrimônio. Também é a única das três cidades a possuir patrimônio tombado pelo CONDEPHAAT - São Paulo: todo o seu complexo ferroviário, incluindo estações, oficinas e material rodante. Nenhuma das cidades possui patrimônio protegido pelo IPHAN.

Imagem 8: “Estação Central”



Fonte: Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauru

No caso de Avaí e Lins, também há vários bens arquitetônicos tombados – inclusive relacionados ao binômio café-ferrovia – mas não há órgão exclusivo de defesa do patrimônio. Os tombamentos e preservação constam nas páginas das prefeituras e nos programas de fomento ao turismo como de responsabilidade do município, em geral associados diretamente às secretarias de cultura e/ou turismo.

Foram realizadas visitas ao Museu Ferroviário Regional de Bauru para consulta ao acervo documental, em busca de documentos que contassem a história das três cidades escolhidas e contivessem mais informações sobre o patrimônio ferroviário das mesmas. Ainda em Bauru, foram realizados percursos de caminhada pela área central da cidade, onde se localiza a maior concentração de edificações associadas ao binômio café-ferrovia. Destaca-se, em Bauru, o próprio Museu Ferroviário por suas instalações dentro do complexo ferroviário, por seu vasto acervo documental e pelas áreas abertas ao público como o acervo de objetos e a Praça Kaingang.

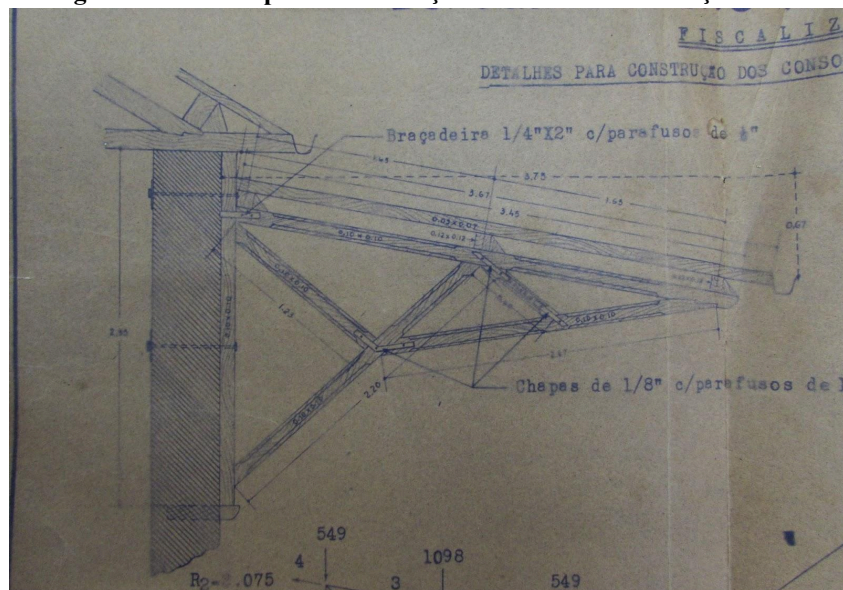
Em Avaí, foi realizada uma visita ao Museu Municipal ‘Francisco Pitta’, que possui também um vasto acervo documental relacionado à EFNOB, além de percurso de caminhada pela cidade. Não foi possível realizar visita à cidade de Lins, portanto, as informações a ela relacionadas são resultantes de levantamento virtual, revisão bibliográfica e de materiais encontrados nos acervos dos museus de Bauru e Avaí. No entanto, destaca-se na cidade o Museu Histórico e Arqueológico de Lins, instalado na estação ferroviária.

Imagem 9: “Estação de Avaí SP”



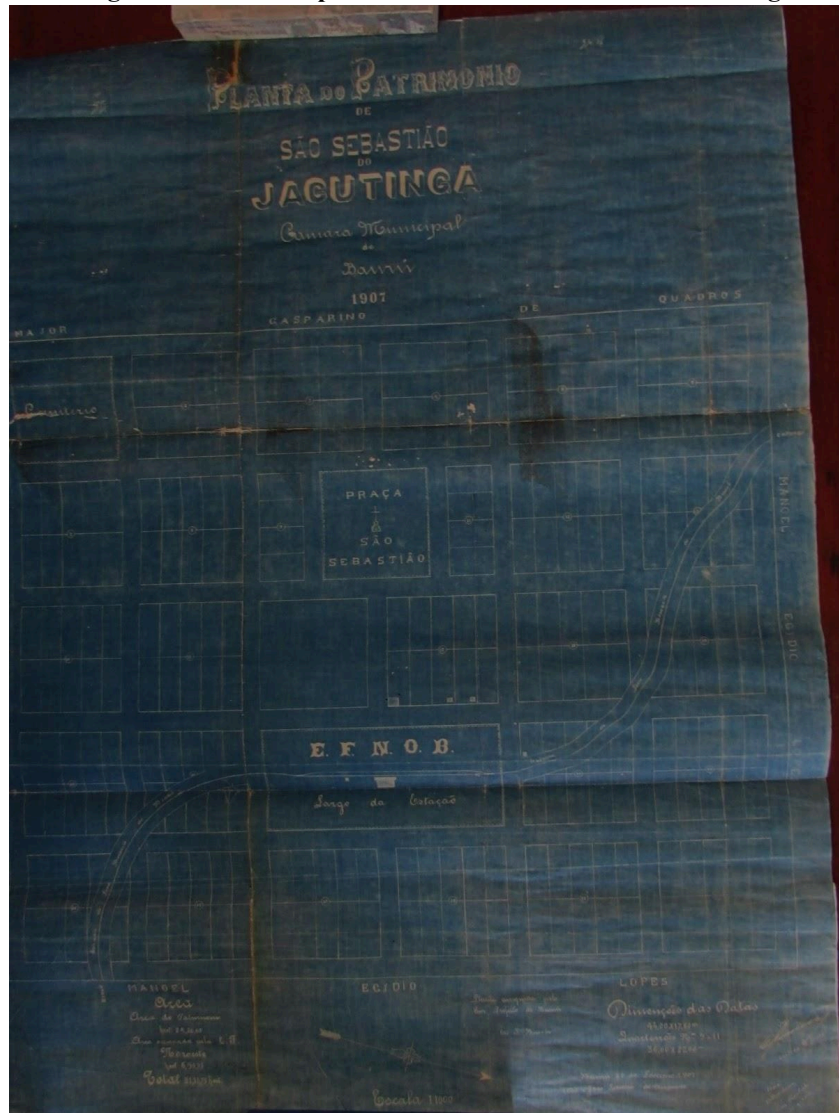
Fonte: Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauru

Imagem 10: Detalhe para a construção dos consolos na estação de Avai



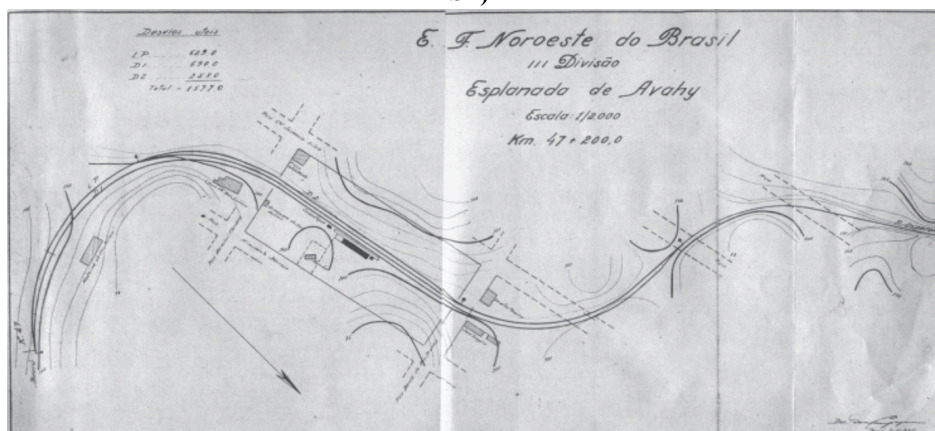
Fonte: acervo documental MFRB

Imagem 11: Planta do patrimônio de São Sebastião do Jacutinga



Fonte: acervo documental Museu Municipal ‘Francisco Pitta’

Imagem 12: “Esplanada de Avaí. Levantamento inicial de 1936 (Setor de Patrimônio da RFFSA. Bauru, SP)”



Fonte: Ghirardello, 2002

Imagem 13: Fotografia banco e placas originais retirados do pátio ferroviário de Avaí



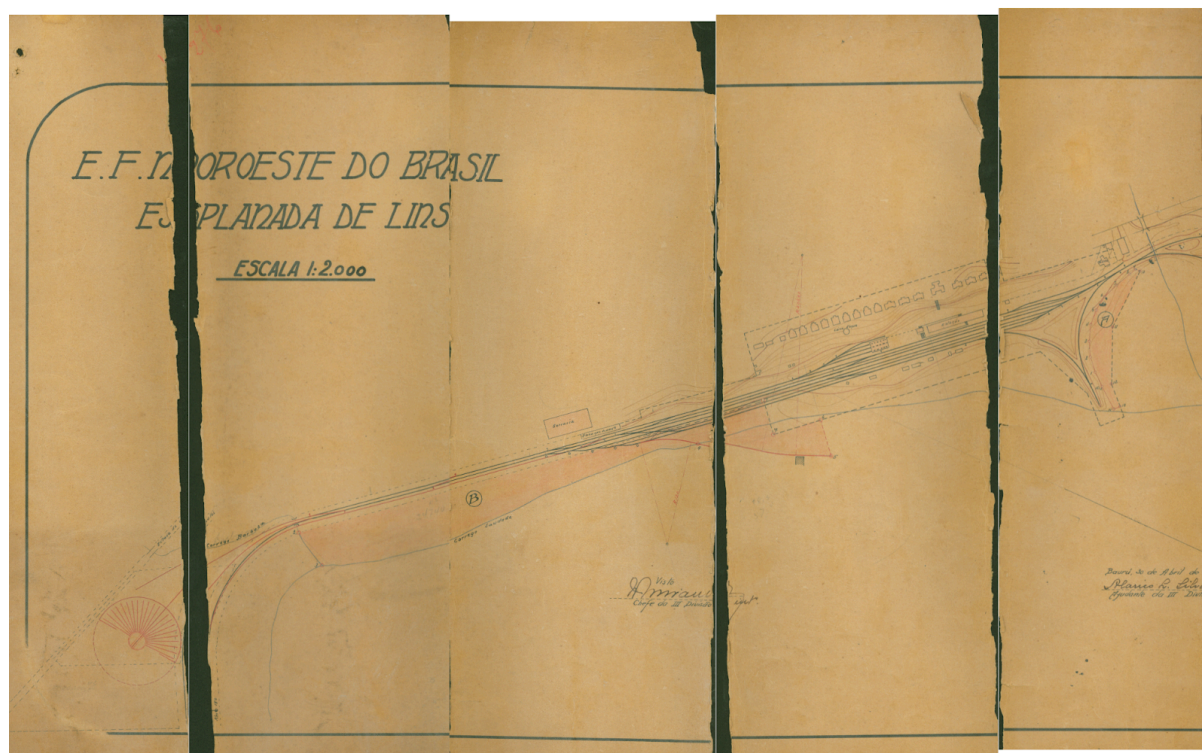
Fonte: fotografia própria tirada no acervo do Museu Municipal 'Francisco Pitta' de Avaí

Imagem 14: “Estação de Lins SP”



Fonte: Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauru

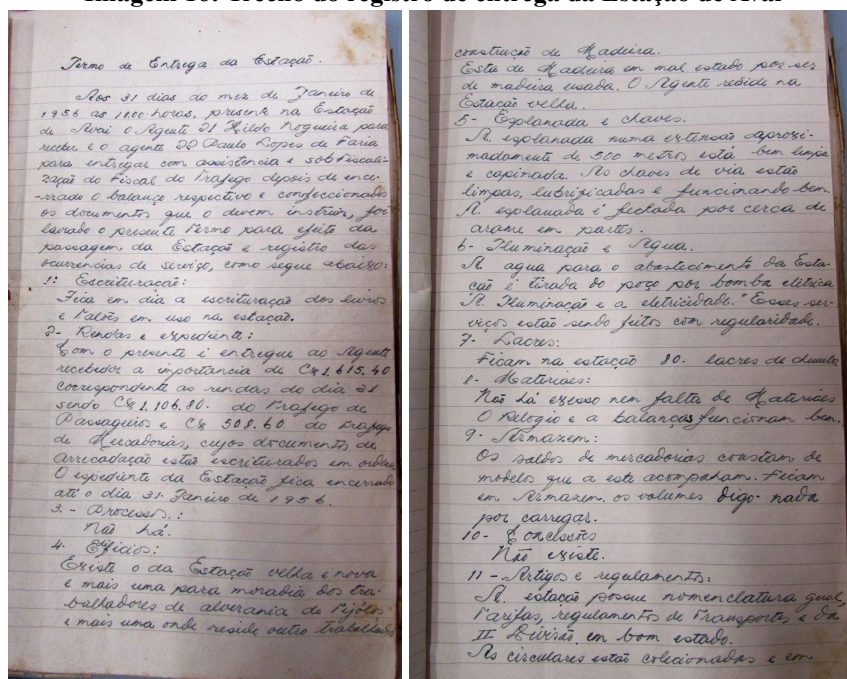
Imagem 15: Planta da esplanada de Lins



Fonte: acervo documental MFRB

A análise dos materiais coletados durante as visitas demonstrou a importância dos relatos de memorialistas ferroviários em livros e revistas para uma compreensão humanizada do binômio café-ferrovia. Estes relatos são, além de testemunhos dos avanços técnicos, demonstrativos dos efeitos socioculturais provocados pela chegada do modal ferroviário ao Oeste paulista, de modo especial, pela chegada da Noroeste. Apesar disso, muitas vezes a história da EFNOB é contada por meio dos registros operacionais: circulares internas da Rede Federal Ferroviária, declarações de entrega de obras etc. Durante os percursos, foram identificadas algumas edificações tombadas descaracterizadas e/ou abandonadas, como é o caso do antigo Hotel Estoril e da Casa dos Pioneiros no centro de Bauru, além da Estação Ferroviária de Curuçá, no quilômetro 4 da EFNOB.

Imagem 16: Trecho do registro de entrega da Estação de Avaí

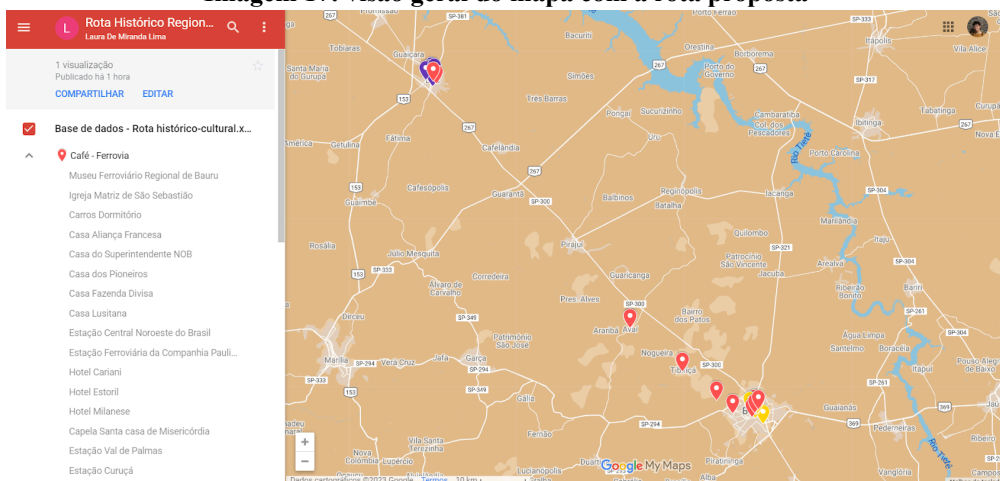


Fonte: acervo documental MFRB

Em contato com os acervos documentais dos museus visitados, nota-se também o efeito da criação de novas cidades e das mudanças na dinâmica socioeconômica na população: a ferrovia chegou como promessa de progresso e os líderes envolvidos na sua construção não pouparam esforços na divulgação e no elogio à indústria ferroviária, vê-se pela quantidade de relatos de dirigentes ferroviários e/ou memorialistas em revistas e jornais.

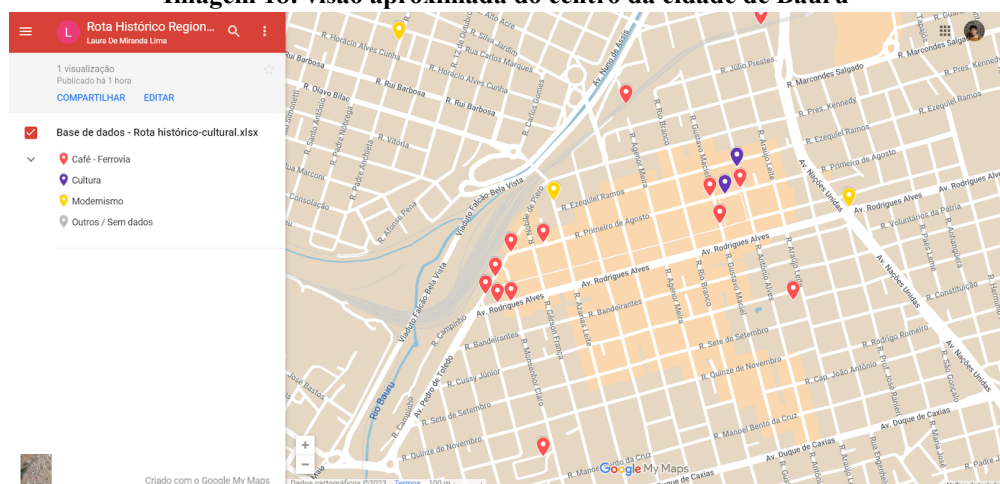
Para além dos relatos históricos, a partir dos levantamentos virtuais e *in loco*, foi composta uma base de dados com os seguintes parâmetros: identificação, chave de leitura, ano de construção, estilo arquitetônico, instância de tombamento, endereço completo e coordenadas geográficas. Este último foi o parâmetro utilizado como localizador de cada ponto no mapa. Todos os pontos foram identificados, caracterizados e localizados nessa base e, posteriormente, importados para a plataforma *Google My Maps*, a qual demarca cada elemento em suas coordenadas exatas e os classifica por cor segundo o parâmetro escolhido: chave de leitura. Nas imagens seguintes estão demonstrados o mapa da rota em diferentes escalas, juntamente com a visualização da identificação dos pontos já classificados por cor.

Imagem 17: visão geral do mapa com a rota proposta



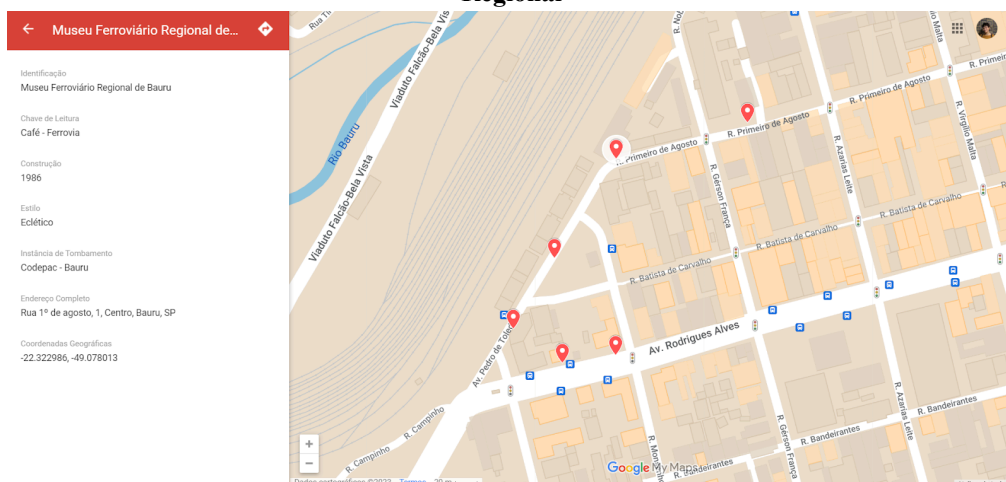
Fonte: elaboração própria

Imagem 18: visão aproximada do centro da cidade de Bauru



Fonte: elaboração própria

Imagem 19: visão aproximada do pátio ferroviário de Bauru com destaque para o Museu Ferroviário Regional



Fonte: elaboração própria

Enfim, cabe definir os parâmetros gerais da Rota Histórico Regional proposta, a qual envolve as cidades de Bauru, Avaí e Lins, todas inseridas nos primeiros trechos construídos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. A rota indica os principais pontos associados ao binômio café-ferrovia e outros tempos com destaque para os museus municipais, que exercem o papel de centros de interpretação da história. Com distribuição espacial nodal e linear, a rota segue como eixo norteador a EFNOB e concentra seus pontos nas proximidades das estações ferroviárias.

Algumas diretrizes se mostram interessantes para esse itinerário, tais como a gestão público-privada firmada a partir da parceria entre prefeituras, indústria e comércio local. Em caráter municipal, é indispensável a articulação entre ações de educação patrimonial, promoção ao turismo e incentivo à preservação do patrimônio histórico-cultural.

Com relação ao percurso em si, não seria necessário percorrer todos os pontos em determinada ordem ou período de tempo, principalmente por se tratar de três cidades e incluir pontos em áreas rurais. A distribuição e quantidade de pontos sugere uma leitura do território em que se enxergue a configuração do espaço em rede promovida pelo desenvolvimento da mobilidade urbana a partir da ferrovia na região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo permitiu a consolidação dos pontos levantados virtualmente, daqueles constantes na bibliografia e outros inseridos na rota final após viagens de levantamento e pesquisa documental. Além da organização desse artigo e de uma página online na plataforma *Google My Maps* (disponível em <https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1uP9HcFOIgaZTUQWwzLZTqkJjcNTyeGI&usp=sharing>) na qual constam os pontos da rota histórico-regional georreferenciada, bem como os parâmetros de cada ponto de acordo com a base de dados consolidada.

Diante da conceituação e do georreferenciamento, foi possível demonstrar visualmente e com precisão a conexão entre os elementos patrimoniais representados e ressaltar a importância do patrimônio na definição de políticas públicas de preservação e tombamento, visando possíveis rotas turísticas atreladas a um desenvolvimento regional sustentável e que possam reforçar o sentido do território e da paisagem cultural regional.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério do Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. Programa de Regionalização do Turismo - **Roteiros do Brasil : Módulo Operacional 8**. Promoção e Apoio à Comercialização / Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico. Coordenação Geral de Regionalização. – Brasília, 2007. Disponível em: http://www.regionalizacao.turismo.gov.br/images/roteiros_brasil/promocao_e_apoio_a_comercializacao.pdf

CONSTANTINO, Norma Regina Truppel *et al.* **A inserção do complexo ferroviário na paisagem paulista brasileira**: relações e contradições. A paisagem como problema: conhecer para proteger, gerir e ordenar, p. 78. Lisboa: Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2018. 23 p. Disponível em: https://www.academia.edu/download/80647838/Copia_de_Ebook_5.pdf#page=78. Acesso em: 28 set. 2023.

FRANQUESA SANCHEZ, Jordi. **Estrategias patrimoniales en el contexto español**: una clasificación. Apuntes, Bogotá , v. 25, n. 2, p. 334-351, Dez. 2012 . Disponível em: <http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-97632012000200014&lng=en&nrm=iso>. acesso em 16 Ago. 2023.

GHIRARDELLO, N. . **À Beira da Linha** - Formações Urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002. v. 1000. 235p. Disponível em: <https://static.scielo.org/scielobooks/z3/pdf/ghirardello-9788539302420.pdf>

LANGENBUCH, J. R. **Ferrovias e cidades do Oeste Paulista**. In: RETTO Jr., A. S., ENOKIBARA, M., CONSTANTINO, N. R. T., MAGALHÃES, K. C. Conhecimento Histórico-Ambiental na planificação territorial e urbana. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2009.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Editora HUCITEC, 1998. 2ª edição.

PEIXOTO, Paulo. **A identidade como recurso metonímico dos processos de patrimonialização**. Revista Crítica de Ciências Sociais [Online], 70 | 2004, publicado a 01 outubro 2012, consultado a 27 julho 2023. URL: <http://journals.openedition.org/rccs/1056>; DOI: <https://doi.org/10.4000/rccs.1056>

PISTORELLO, Daniela. **Ordenação do Território e Patrimônio**. A questão dos itinerários culturais. Universidade Estadual de Campinas, SP/Universidade Politécnica da Catalunha. 2013. Disponível em: <https://revistes.upc.edu/index.php/SIIU/article/view/5882>

RETTO Jr., Adalberto da Silva; SCHIAVON, Taís. **Cidade e o binômio ferrovia indústria**: a configuração e a conformação do Oeste Paulista. In: *III Congresso Internacional de Cidades Criativas*, Vol.3, p.270, Unicamp. 2013. Disponível em:

<https://www.icono14.es/editorial/actas-de-congresos/item/56-iii-congreso-internacional-ciudades-creativas>

RIBEIRO, R.W., *Paisagem Cultural e Patrimônio*. Rio de Janeiro. IPHAN, 2007.
http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/SerPesDoc1_PaisagemCultural_m.pdf

SABATÉ, Joaquín. *Paisajes culturales*. El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo. Universidad Politécnica de Madrid. Urban 9. s.d.

SCHIAVON, Taís. *A Chancela da Paisagem Cultural Brasileira como campo de análise para a consolidação do Patrimônio Industrial*. A construção de rotas culturais em meio à expansão ferroviária no início do século XX.. Arq.Urb, São Paulo, n. 16, p. 38-59, mai. 2016a. Disponível em: <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/190/170>. Acesso em: 20 maio 2023.

_____. *A Noroeste do Brasil e as paisagens industriais do Oeste de São Paulo: A conformação do Patrimônio da Mobilidade no Brasil*. Editora: Novas Edições Acadêmicas, p. 688, 2 fev. 2018.

SCIFONI, Simone. *Paisagem cultural*. In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016. (verbete). ISBN 978-85-7334-299-4.

SITES CONSULTADOS

<https://www.cordobaturismo.gov.ar/experiencia/manzana-jesuitica-2/>

<https://www.cm-coimbra.pt/areas/viver/relacoes-institucionais-e-internacionais/cidades-geminadas-e-acordos-de-cooperacao/santiago-de-compostela-espanha>

<http://www.estacoesferroviarias.com.br>