



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Karla Garcia Biernath

A inserção da EFNOB na paisagem da cidade: Bauru e Campo Grande

Karla Garcia Biernath

A INSERÇÃO DA EFNOB NA PAISAGEM DA CIDADE: Bauru e Campo Grande

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 a obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Profa. Dra. Norma Regina Truppel Constantino

BAURU
2018

Biernath, Karla Garcia.

A inserção da EFNOB na paisagem da cidade: Bauru e
Campo Grande/ Karla Garcia Biernath, 2018
221 f.

Orientadora: Norma Regina Truppel Constantino.

Dissertação (Mestrado)-Universidade Estadual
Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e
Comunicação, Bauru, 2018

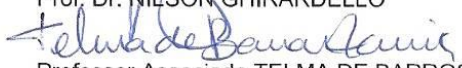
1. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.
2. Patrimônio industrial. 3. Paisagem urbana. 4.
Paisagem industrial. I. Universidade Estadual
Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e
Comunicação. II. Título.

ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE Mestrado de KARLA GARCIA BIERNATH, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO - CÂMPUS DE BAURU.

Aos 28 dias do mês de fevereiro do ano de 2018, às 14:00 horas, no(a) Sala de Reuniões Seção Técnica de Pós-graduação da FAAC, reuniu-se a Comissão Examinadora da Defesa Pública, composta pelos seguintes membros: Profa. Dra. NORMA REGINA TRUPPEL CONSTANTINO - Orientador(a) do(a) Departamento de Arq Urb e Paisagismo / Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação de Bauru, Prof. Dr. NILSON GHIRARDELLO do(a) UNESP/Bauru / Faculdade de Arquitetura Artes e Comunicação, Professor Associado TELMA DE BARROS CORREIA do(a) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo USP / Instituto de Arquitetura e Urbanismo - USP, sob a presidência do primeiro, a fim de proceder a arguição pública da DISSERTAÇÃO DE Mestrado de KARLA GARCIA BIERNATH, intitulada **A inserção da EFENOB na paisagem da cidade: Bauru e Campo Grande**. 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. NORMA REGINA TRUPPEL CONSTANTINO


Prof. Dr. NILSON GHIRARDELLO


Professor Associado TELMA DE BARROS CORREIA

Aos meus pais Carlos Alberto e Elizete, meu irmão Beto
e minha avó Isabel Santa Fosta Garcia (*in memorian*).

AGRADECIMENTOS

Este trabalho certamente é fruto de um sonho para voltar a pesquisar este assunto tão agradável. Embora conste meu nome na autoria, garanto que os esforços foram conjuntos: Família, colegas, amigos e um rol de pessoas devem ser mencionadas pelas valiosas contribuições neste percurso.

Agradeço à professora Dra. Norma Regina Truppel Constantino, pela orientação paciente, dedicada e principalmente inspiradora, mostrando novos caminhos para a pesquisa e ampliando meus horizontes.

À professora Telma de Barros Correia, a qual fui aluna especial na disciplina no programa de pós graduação em São Carlos em 2011, e o professor Nilson Ghirardello, a quem tenho profunda admiração e que acompanha minhas pesquisas desde a graduação, por comporem a banca de qualificação com apontamentos que tanto contribuíram para o desenvolvimento desta pesquisa.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e à Pró-Reitoria de Pós-Graduação (PROPG) da Universidade Estadual Paulista (UNESP), pela bolsa de estudos concedida, garantindo a realização desta pesquisa.

Aos funcionários da seção Técnica de Pós-Graduação Helder, Silvio, Helder, Luís, Hécio e especialmente a Camile, pelos prestativos e atenciosos atendimentos.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura pelas aulas tão prazerosas e que tanto contribuíram para meus conhecimentos.

Às companheiras de grupo de estudos sobre Paisagem, sob a orientação da profa. Norma: Érica, Karina, Fernanda, Maria Clara, Mariana, Sandra, Ariadne e Jeane pela agradável construção de conhecimento.

Aos funcionários dos órgãos de Bauru e Campo Grande por toda a ajuda quanto à coleta de dados e documentos para a pesquisa:

À toda equipe do museu ferroviário de Bauru pelo auxílio quanto aos materiais e pela troca de informações: Orlando, Alex, Sérgio, Douglas e especialmente à Cynthia e Irene por todo carinho e pela amizade!

À Professora Terezinha Zanlochi do NUPHIS.

Aos funcionários do ARCA em Campo Grande: Leda Ferreira, Lucia Helena, Enéas, Valdelir e João Garcia.

À Rita Natália da Fundação de Cultura do Mato Grosso do Sul.

À querida Madalena Greco pelos materiais e por dividir sua história conosco, sim, somos imortais pela palavra!

Aos funcionários do IPHAN MS que me auxiliaram com inúmeras questões sobre a ferrovia: Sara Bernal, André Pereira, Eduardo Matheus e Zafenathy de Paiva.

Aos companheiros da pós pelas discussões, pelos trabalhos em equipe e pela deliciosa vivência neste período: especialmente Isabela Pires, Guilherme Gasques, Fernanda Foloni, Débora Boni, Bruna Prado, Gardênia Baffi, Pedro Silveira, Regis Guerini e Sérgio Losnak.

Ao Sr. Orlando Ortolan Vasconcelos, ferroviário aposentando que me auxiliou com suas preciosas informações tanto no trabalho final da graduação quanto nesta dissertação e sempre me incentivou a ir cada vez mais longe!

À Thais Schiavon e Vinícius Oliveira pelas 'pesquisas-irmãs' sobre a EFNOB e pelo compartilhamento de questões sobre as ferrovias.

Aos amigos de longa data pelo incentivo constante, Rogério Fagundes, Gesiane Ribeiro, Raquel Biem e Elinton Silva.

Às queridas amigas Izabela, Maria Eduarda, Beatriz, Andreza, Maitê e Fabiana por todo apoio.

Finalmente, à minha família (pai, mãe, irmão e cunhada) pelo amor incondicional, por entender minhas ausências e por acreditarem sempre em mim, especialmente ao meu irmão Beto que sempre esteve presente, desde o processo seletivo até a entrega final, me auxiliando de todas as formas possíveis, muito obrigada!

“Irmão
não importa a tua idade,
idealiza um grande sonho,
tão grandioso quanto o céu.
O teu sonho transcenderá o teu corpo,
subirá, crescerá e se expandirá além;
com resplendor, preencherá o
Universo
e se transformará em asas
misteriosas
que te levarão a um mundo bem mais
alto.
Nas asas do sonho,
os jovens avançam
e os velhos se renovam.”

Massaharu Taniguchi

RESUMO

A presente pesquisa apresenta uma análise da construção da paisagem tendo como base o complexo ferroviário construído pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) nas cidades de Bauru (SP) e de Campo Grande (MS), no início do século XX. Sabemos que esta Companhia Ferroviária teve como principal característica o caráter exploratório e integrador do território brasileiro, trazendo uma importância econômica, política e urbanística no que se refere à articulação dos meios de locomoção para as cidades nas quais instalou seu conjunto de edifícios. O objetivo geral deste trabalho é analisar a transformação da paisagem por meio da implantação da ferrovia e sua infraestrutura operacional na tecedura urbana, no arco temporal compreendido pela primeira metade do século XX, em ambos os casos apresentados, levando em conta as especificidades de cada território, uma vez que a EFNOB parte de Bauru (SP), seu quilômetro inicial, em 1906 e chega em Campo Grande (MS) em 1914. A metodologia de trabalho compreende mapeamentos, pesquisas documentais, levantamentos bibliográficos e entrevistas. Será utilizado como procedimento metodológico as cinco portas da paisagem de Jean-Marc Besse, indicando possíveis chaves para a leitura e compreensão das paisagens estudadas. Esta leitura servirá de embasamento para a análise da urbanização e construção da paisagem local e para futuras propostas de diretrizes de preservação destes bens.

PALAVRAS-CHAVE: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil; Patrimônio Industrial; Paisagem Urbana, Paisagem industrial

Abstract

The present research presents an analysis of the construction of the landscape based on the railway complex built by the Estrada de Ferro Noroeste of Brazil (EFNOB) in the city of Bauru (SP) and Campo Grande (MS) at the beginning of the 20th century. We know that this Railway Company had as its main characteristic the exploratory and integrative nature of the Brazilian territory, bringing economic, political, urban and inclusive importance as regards the articulation of the means of locomotion, to the cities which installed its set of buildings. The general objective of this work is to analyze the transformation of the urban landscape through the implantation of the railroad and its operational infrastructure in the urban weaving, in the temporal arc comprised in the first half of the 20th century in each case, taking into account the specificities of each territory, since EFNOB departs from Bauru (SP), its initial kilometer, in 1906 and arrives in Campo Grande (MS) in 1914. The methodology of work comprises the inventory of sets of railway buildings, Mappings, documentary surveys, bibliographical surveys and interviews. The 5 doors of the landscape of Jean-Marc Besse will be used as methodological procedure, indicating possible keys for reading and understanding the landscapes studied. This reading will serve as a basis for understanding the urbanization and construction of the local landscape and for future proposals of guidelines for the preservation of these assets.

KEYWORDS: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, industrial heritage, urban landscape, industrial landscape.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - A ligação do atlântico ao Pacífico	17
Figura 2 - Machu Picchu e seus terraços encravados nos Andes Peruanos.	28
Figura 3- Codex Calixtinus, escrito no séc. XII e conhecido como o primeiro guia de viagem na Europa.	29
Figura 4- Brueghel, Winter.	31
Figura 5- Mapa da América produzido por Jodocus Hondius (cartógrafo holandês) no séc. XIX.	33
Figura 6- Rio de Janeiro.....	42
Figura 7- Mapa de Bauru em 1911. É possível ver a inserção dos três ramais ferroviário sobre o patrimônio, cortando-o e isolando algumas áreas.	49
Figura 8- Foto aérea, construção da nova estação de Bauru, em 1938.	49
Figura 9- Mapa do Plano Geral de Viação.	56
Figura 10- Biomas atravessados pela EFNOB, entre SP e MS. Em seu percurso, ora os trilhos seguem o espigão ora aproximam-se do Rio Tietê.....	59
Figura 11- Vistas aéreas de Bauru na década de 1940. Núcleos de mata relíquias que ocupa os vales, alto e encosta das ondulações. À direita, os cafezais.	62
Figura 12 - Perfil de uma zona próxima à colônia de Aimorés (Bauru). Mostra um trecho do Cerrado postclímax sendo invadido por espécies do clímax Semi-pluvial.....	62
Figura 13- Derrubada das matas do trecho paulista.....	65
Figura 14- Pastagem de Capim Colonião.....	66
Figura 15- Cerrado em Mato Grosso.....	67
Figura 16- Pantanal sul- mato-grossense. Ao fundo, notar algumas construções e uma caixa d'água.	68
Figura 17- Ponte Francisco de Sá, no Rio Paraná. Notar a diferença dos tipos vegetais nas duas margens do Rio, uma em SP e outra no MS.	69
Figura 18- Bacias hidrográficas do Mato Grosso do Sul.....	69
Figura 19- Trem na Serra de Maracaju, próximo à Campo Grande.....	70
Figura 20- Cidade de Porto Esperança junto ao Rio	71
Figura 21- Construção difícil no pantanal.	71
Figura 22- Vista do Rio Aquidauana.....	72
Figura 23- Perfil de uma zona próxima à Campo Grande em Rochedinho, onde é utilizado o aproveitamento agrícola das encostas, onde antes existiam matas e o Cerrado tipo subclímax.....	73
Figura 24- Fragmentação dos municípios de Araçatuba e Monte Aprazível.....	80
Figura 25- Projeto do parcelamento urbano de Florida Paulista, SP, década de 1940.....	81
Figura 26- Mappa Chorographico da Provincia de São Paulo (1837).....	85
Figura 27- Carta da Provincia de S.Paulo (1878).....	85
Figura 28- Reconstituição das fazendas que deram origem a Bauru	87
Figura 29- Esquema do patrimônio de Bauru.....	89
Figura 30- Rua Araújo Leite (principal rua do patrimônio) em 1908.....	90

Figura 31- Segunda doação para o patrimônio de Bauru, 1893	90
Figura 32- Campo Grande, Av. Marechal Hermes (atual Afonso Pena), década de 1910. ...	92
Figura 33- Plano arruamento Campo Grande 1909	94
Figura 34- Esquema analítico de Weingartner sobre o Plano de 1909.....	94
Figura 35- Planta do rio de Campo Grande.....	96
Figura 36- Construção de uma estação em meio à mata, 1906.	99
Figura 37- À esquerda, primeira estação de Araçatuba (SP) e à direita, primeira estação de Três Lagoas (MS), ambas em madeira.	100
Figura 38- A primeira estação de Bauru em 1922.....	103
Figura 39- A estação 'nova' à esquerda e a estação antiga 'à direita", em Bauru, na década de 1938. Quando ocorreu a inauguração da nova estação, a antiga foi desmontada.	104
Figura 40- Estação de Bauru em construção,1934.	105
Figura 41- Construção da Gare, Bauru, 1939.	106
Figura 42- A nova estação em estilo Art déco, construída em 1938 e utilizada pelas 3 companhias presentes em Bauru – notar na parte superior da fachada os logotipos de cada Companhia (CP, EFS e EFNOB), tendo o da Noroeste ao centro.....	107
Figura 43- Estação de Campo Grande, final da década de 1910	109
Figura 44- Estação Campo Grande, década 1920	110
Figura 45- A estação em 1939, em primeiro plano a área da plataforma de embarque/desembarque em Campo Grande	111
Figura 46- Fachada estação Campo Grande projetada por Ibiapina, 1940.	113
Figura 47- Esquema dos recortes territoriais na paisagem da esplanada de Bauru.	119
Figura 48 - Foto panorâmica da esplanada de Campo Grande o Grande (Cartão postal – 1940).	119
Figura 49- Recortes territoriais relacionados à ferrovia em Bauru – SP.	120
Figura 50- Recortes territoriais relacionados à ferrovia em Campo Grande – MS.	121
Figura 51- Residências construídas pela EFNOB na Av. Calógeras, Campo Grande (em frente à estação e armazéns) ainda utilizadas para moradia, marcando fortemente a paisagem atual.	127
Figura 52- Fachada da Oficina de fundição da EFNOB presente na paisagem urbana, ao fundo da R. Vitor Manoel Batista na Vila Falcão, Bauru, bairro onde os ferroviários começaram a construir suas residências da década de 1910.	127
Figura 53- Bauru em 1910. À oeste, a inserção das três ferrovias na malha urbana, implantadas em fundos de vale e o córrego como um de seus limitantes.	129
Figura 54- Campo Grande em 1920. À oeste, a inserção dos trilhos da EFNOB, paralelos ao Córrego Segredo. Nessa época, a área urbanizada basicamente limita-se aos córregos. .	130
Figura 55- Início da ocupação em Campo Grande e instalação do complexo ferroviário ...	132
Figura 56- Início da ocupação em Bauru e instalação do complexo ferroviário	132
Figura 57- Mapa do Plano Urbanístico do escritório de Saturnino de Brito	134
Figura 58- Foto de 1972. Local onde atualmente é a Avenida Ernesto Geisel que margeia o Córrego Segredo em campo Grande.	135
Figura 59- Foto de 1982. Obras de canalização do Córrego das Flores em Bauru, atual Avenida Nações Unidas.....	135
Figura 60- A configuração espacial próxima à ferrovia.....	139

Figura 61- Paisagem ferroviária em Campo Grande	140
Figura 62- Paisagem ferroviária em Bauru	140
Figura 63- Esquema dos elementos urbanos centrais em Campo Grande.....	141
Figura 64- Esquema dos elementos urbanos centrais em Bauru.	142
Figura 65- Implantação estação ferroviária de Bauru	143
Figura 66- Implantação estação ferroviária de Campo Grande	143
Figura 67- Matéria sobre a retirada dos trilhos em Campo Grande	146
Figura 68- Imagens Orla Morena, Campo Grande	147
Figura 69- Poligonal tombamento IPHAN MS	147
Figura 70- Perímetro de tombamento proposto pelo CONDEPHAAT.....	150
Figura 71- Eng. Sylvio Saint Martin	173
Figura 72- Eng. Sylvio Saint Martin	173
Figura 73- Eng. Machado de Mello	175
Figura 74- Projeto para a cidade de Três Lagoas, da empresa Machado de Mello	176
Figura 75- Praça Machado de Mello em Bauru, à esquerda, em primeiro plano o busto do engenheiro com a face voltada para a estação (1996). À direita, o busto de costas para a estação.	178
Figura 76- Estação Machado de Mello em Mirandópolis (SP)	178
Figura 77- Emílio Schnoor	179
Figura 78- Traçado proposto por Emílio Schnoor em 1903	180
Figura 79- Comitiva que acompanhou Schnoor nos levantamento em Campo Grande em 1907.....	182
Figura 80- Estação Engenheiro Schnoor	183
Figura 81- Eng. Aurélio Ibiapina.....	183
Figura 82- Residência do diretor da NOB em Campo Grande (denominada por Arruda de 'casa da Inspeção').....	184
Figura 83- Antigo centro de formação profissional "Eng. Aurélio Ibiapina"	185

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ARCA – Arquivo Histórico de Campo Grande

CEFNOB – Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

CEP – Convênio Europeu da Paisagem

CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico.

COODEPAC – Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru

EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

IHG – Instituto Histórico e Geográfico

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

NOB – Noroeste do Brasil

NUPHIS – Núcleo de Pesquisa e História da Universidade do Sagrado Coração
“GABRIEL RUIZ PELEGRINA”

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO 1: SOBRE A PAISAGEM	25
1.1. A GÊNESE DA PAISAGEM	27
1.2. O CONCEITO DE PAISAGEM CULTURAL	37
1.3. PAISAGEM E PATRIMÔNIO	43
CAPÍTULO 2: AS PORTAS QUE SE ABREM: A PAISAGEM COMO NATUREZA	52
2.1. CONSIDERAÇÕES SOBRE A FORMAÇÃO DA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL	55
2.2. A DINÂMICA DA PAISAGEM: A NATUREZA DE BAURU A CAMPO GRANDE	57
2.2.1. A PAISAGEM PAULISTA	60
2.2.2. A PAISAGEM SUL-MATO-GROSSENSE	67
CAPÍTULO 3: ATRAVESSANDO OS VÃOS DO TERRITÓRIO: A PAISAGEM COMO EXPERIÊNCIA COLETIVA	77
3.1. A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO COLETIVO: O CONTEXTO DA FORMAÇÃO DOS NÚCLEOS DE BAURU E CAMPO GRANDE	82
3.1.1. A FORMAÇÃO ADMINISTRATIVA DE BAURU E DIRETRIZES DO TRAÇADO URBANO	87
3.1.2. A FORMAÇÃO ADMINISTRATIVA DE CAMPO GRANDE E DIRETRIZES DO TRAÇADO URBANO	91
3.2. AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS QUE NOS CONVIDAM A ENTRAR NA CIDADE	97
3.2.1. A ESTAÇÃO DA EFNOB EM BAURU	102
3.2.2. A ESTAÇÃO EM CAMPO GRANDE	108
3.3. OS RECORTES TERRITORIAIS	114
3.3.1. OS RECORTES TERRITORIAIS DA NOB EM BAURU E CAMPO GRANDE	119
CAPÍTULO 4. NAS FENDAS DA TRAMA URBANA: A PAISAGEM COMO PROJETO	124
4.1. A INSERÇÃO DA EFNOB NA PAISAGEM	126
4.1.1. A CONSTRUÇÃO DO PASSADO	126
4.1.2. A ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO	128
4.2. MORFOLOGIA URBANA	136
4.3. O VALOR DO CONJUNTO NA PAISAGEM	144
CONSIDERAÇÕES FINAIS	155
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	161
APENDICE A – OS PROFISSIONAIS E OS SABERES TÉCNICOS	171
SYLVIO SAINT MARTIN	173
JOAQUIM MACHADO DE MELLO	175
EMÍLIO SCHNOOR	179
AURÉLIO IBIAPINA	183

<u>APENDICE B – OS RECORTES TERRITORIAIS DE BAURU E CAMPO GRANDE</u>	<u>187</u>
---	-------------------

<u>APÊNDICE C - ENTREVISTA</u>	<u>214</u>
---------------------------------------	-------------------

<u>ANEXO A – TERMO DE CONSENTIMENTO</u>	<u>221</u>
--	-------------------

INTRODUÇÃO

O primeiro contato com uma pesquisa que tratava de ferrovia e em seus diversos aspectos se deu em 2008, ao fazer parte do Projeto Temático FAPESP “**Saberes eruditos e técnicos na configuração e reconfiguração do espaço urbano: estado de São Paulo, séculos XIX e XX**”, sob coordenação geral da profa. Maria Stella Bresciani. O sub tema 3 deste projeto, intitulado “**Saberes técnicos e teóricos na configuração e re-configuração das cidades formadas com a abertura de zonas pioneiras no Oeste do Estado de São Paulo**”, coube à equipe de pesquisadores da UNESP- Bauru, sob a coordenação do professor Dr. Adalberto da Silva Retto Junior. Por sua vez, este sub tema era composto por 4 linhas de pesquisas que trataram dos 4 principais ramais ferroviários do Estado de São Paulo e suas respectivas regiões de abrangência: Noroeste, Alta Araraquarense, Alta Paulista e Alta Sorocabana, sob a responsabilidade dos seguintes professores:

- Profa. Dra. Norma Regina Truppel Constantino: Conformação da estrutura agrária na formação do tecido urbano das cidades do Oeste Paulista;
- Profa. Dra. Marta Enokibara: Praças e Jardins do Oeste Paulista na Primeira República;
- Prof. Dr. Nilson Ghirardello: A legislação urbanística na formação das cidades;
- Prof. Dr. Célio Losnak: Saberes e Representações Sociais da Cidade no Oeste Paulista: publicação e circulação de materiais impressos à beira da ferrovia;
- Prof. Dr. Adalberto da Silva Retto Junior: Formação e transformação das cidades do Oeste Paulista: o Avanço da Frente Pioneira.

Assim, em 2008 e sob orientação do prof. Dr. Adalberto da Silva Retto Junior, foi desenvolvida a pesquisa sobre a “Formação e transformação das cidades do oeste paulista: o avanço da frente pioneira no ramal da Alta Sorocabana” com uma análise sobre as transformações urbanas a partir da introdução da ferrovia em quatro cidades servidas pela Estrada de Ferro Sorocabana.

Em 2010, sob orientação a prof. Dra. Norma Regina Truppel Constantino, foi elaborado como trabalho final de conclusão de curso em Arquitetura e Urbanismo, o levantamento da constituição dos meios e modos de habitação dos ferroviários em Bauru bem como a análise de sua implantação, suas principais tipologias e as políticas assistencialistas promovidas pelas Companhias Ferroviárias na época, no período correspondente às primeiras década do século XX.

O desenvolvimento destas pesquisas ensejou um percurso sobre os diversos aspectos da implantação da ferrovia no Brasil, precisamente no Oeste Paulista, contemplando

desde o desenvolvimento e estruturação das cidades, até a relação dos edifícios no meio urbano e práticas adotadas pelas companhias em relação aos seus funcionários. Nesse percurso, emergiram necessidades para novos estudos acerca da presença da ferrovia nas cidades e, neste momento, houve um ponto que se tornou mais desafiador: a construção da paisagem ferroviária. Para isso, foi escolhida como objeto de estudo uma das ferrovias estudadas em 2010 e que possui fundamental importância para a cidade de Bauru - a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB). Esta foi uma ferrovia de caráter exploratório, diferente das outras Companhias que atenderam o estado de São Paulo, e responsável pela geração de inúmeras cidades, propiciando uma intensa mudança na paisagem destas regiões.

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil cria um complexo de cidades guiadas a partir de um regime de rede, onde merecem destaque as aglomerações urbanas identificadas como “Bocas de Sertão”, que com o tempo demonstram o desenrolar de atividades diretamente ligadas à ferrovia, alterando completamente a antiga paisagem ‘deserta’ e permitindo sua considerável autonomia com o avanço dos trilhos. (SCHIAVON, 2016, p. 146)

Ainda dentro do percurso adotado pela EFNOB, partindo do estado de São Paulo e cruzando o sul do estado de Mato Grosso, foram escolhidas duas cidades, uma em cada estado, com a finalidade de comparar as características de ambas as paisagens. Assim, foi escolhida a cidade de Bauru no Estado de São Paulo, devido à sua importância como um dos principais entroncamentos ferroviários da América do Sul, e especialmente por se tratar do ponto inicial da EFNOB. Em Mato Grosso do Sul, foi escolhida a cidade de Campo Grande, que após a chegada da ferrovia em 1914, despontou como uma das principais cidades do Estado, tornando-se, inclusive, capital do recém criado Estado do Mato Grosso do Sul, em 1977.

Empreender uma ferrovia em território brasileiro no século XIX poderia ser considerada uma grande tarefa. Inicialmente, as ferrovias no Estado de SP foram impulsionadas pela economia cafeeira, convergindo os capitais necessários para a implantação da infraestrutura, e um grupo de produtores/fazendeiros com grande interesse em sua implantação. Assim, as ferrovias foram se desenvolvendo por todo o Estado de São Paulo em busca da produção de café, levando seus ramais, em muitos casos, até grandes fazendas produtoras.

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) surge em outro cenário e outro período. O território brasileiro, por sua ampla extensão, até o século XIX, possuía locais que praticamente estavam isolados do país, como era o caso o estado de Mato Grosso. A comunicação desta porção do território brasileiro estava tão prejudicada que entre as

décadas de 60 e 70 do século XIX foi invadida pelas tropas do ditador paraguaio Solano López. Embora o governo paraguaio tenha sido derrotado, essa situação reforçou a necessidade da adoção de uma estratégia por parte do governo imperial brasileiro em dispor de meios eficientes para proteção de suas fronteiras e de comunicação territorial. A EFNOB não foi uma das muitas companhias com interesses regionais. Ela foi fundada para ligar o Estado de São Paulo, partindo de Bauru, com o Mato Grosso, possuindo também um forte caráter transcontinental, onde posteriormente, intencionando a ligação do Oceano Atlântico com o Pacífico, conforme observa Carvalho (1942):

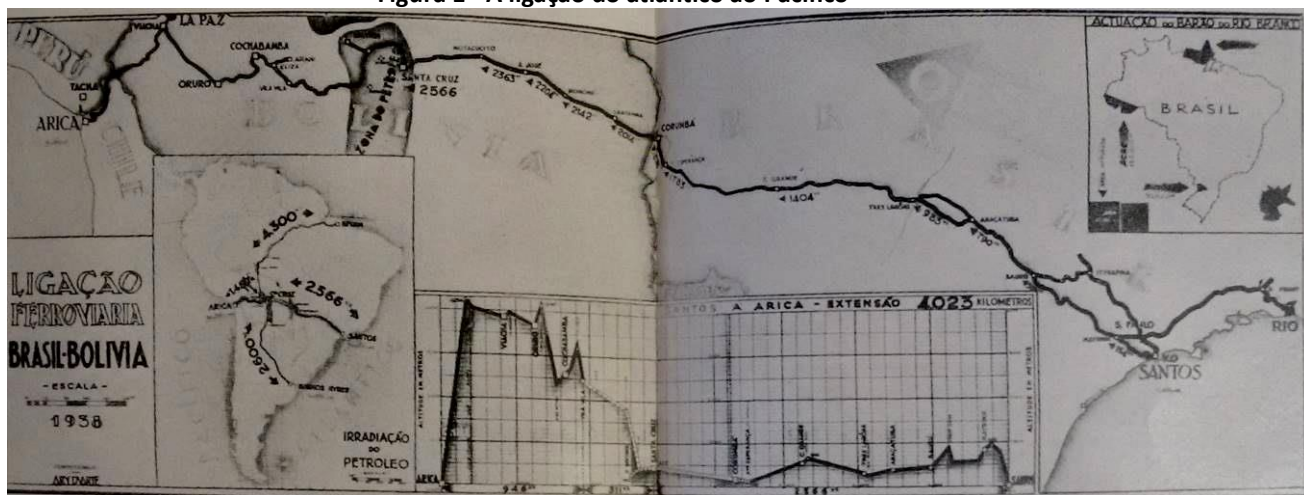
Em resumo, o que se constata de real é o assombroso desenvolvimento da estrada, ainda não igualado no Brasil.[...]

Com o seu grande desenvolvimento, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil plantou cidades e levou o progresso ao interior de S. Paulo e Mato Grosso, estando hoje para se tornar possível a ligação com Bolívia, e, conseqüentemente, Oceano Atlântico ao Pacífico, trazendo ao Brasil novos e variados mercados (CARVALHO, 1942, p. 58).

Carvalho (1942) aponta ainda em sua tese cinco importantes fatores associados à EFNOB, sendo eles: o fator “desbravador”, o fator colonizador e povoador, o fator econômico nacional, o fator estratégico na defesa do país e o fator transcontinental dos interesses sul americanos.

Em 1938, o Brasil e a Bolívia assinaram um tratado de Vinculação Ferroviária, do Porto de Santos ao Porto de Arica (fig. 1), nos dois extremos do continente sul americano, entre os Oceanos Atlântico e Pacífico. De tal modo, a EFNOB se ligaria em Corumbá à cidade de Santa Cruz de La Sierra por meio de uma ferrovia boliviana, colocando os mercados consumidores da Bolívia e do Brasil em permanente contato e estreitando as relações entre os dois países.

Figura 1 - A ligação do atlântico ao Pacífico



Fonte: CARVALHO, 1942, s/p.

De modo geral, as ferrovias foram um dos maiores fenômenos da Revolução Industrial e causaram um grande impacto na sociedade brasileira, na estruturação do território, na locomoção e 'encurtamento' das distâncias, e nos meios de produção.

Tamanha foi a importância da EFNOB no território, que foi eleita como escopo deste trabalho, onde procura-se analisar seu impacto na cidade, desta vez sob o viés da paisagem e em suas várias dimensões.

Busca-se, assim, abordar desde o campo da filosofia da paisagem até o cultural, em que a paisagem ferroviária é vista como bem patrimonial, sendo lida como um testemunho de acontecimentos e manifestações das sociedades ao longo do tempo e que reflete uma determinada cultura.

O estímulo para a realização da presente pesquisa foi trazer à luz um outro olhar sobre a implantação e o desenvolvimento da EFNOB no interior do Estado de São Paulo e no sul do Estado do Mato Grosso, por meio de um estudo de caso pertinente a cada Estado.

Esse novo olhar consiste na caracterização das paisagens culturais criadas pela estrada de ferro, atribuindo-lhes valores de grande relevância para aspirações como bens patrimoniais, uma vez que as companhias ferroviárias, de modo geral, foram grandes expoentes da Revolução Industrial, trazendo novas técnicas construtivas, mão-de-obra especializada, criando um aparato arquitetônico, urbanístico e paisagístico de valor inestimável e apresentando elementos que remetem aos modos de trabalho, de habitação e lazer nos fins do século XIX e início do século XX.

Por seu papel relevante como um agente catalisador na formação de novos povoados e, igualmente, atuando como um meio de transporte integrador de diferentes regiões, a Noroeste ganhou destaque no cenário ferroviário durante o século XX, cabendo, dessa forma, o estudo de suas paisagens devido à sua relevância no cenário nacional.

Materiais e métodos

O escopo geral deste trabalho consiste em analisar o conjunto de transformações da paisagem em Bauru (SP) e Campo Grande (MS) relacionando-as à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, levando em conta as especificidades de cada local.

Dentro deste escopo, procurou-se compreender, primeiramente, como era a paisagem natural no percurso seguido pelos trilhos entre Bauru e Campo Grande e se houve alguma influência dessa 'paisagem natural na construção da ferrovia. O segundo objetivo refere-se à análise da construção da paisagem em cada local, tendo como base

a inserção da infraestrutura ferroviária no tecido urbano e sob os aspectos cultural e projetual a fim de balizar futuras diretrizes para a preservação destes bens.

A partir dos objetivos traçados, determinou-se como metodologia mais adequada o estudo de caso, sendo escolhidas duas cidades atendidas pela EFNOB, uma no Estado de São Paulo (Bauru) e outra no Estado do Mato Grosso do Sul (Campo Grande), para que fosse possível traçar uma comparação entre essas duas cidades. A metodologia compreendeu ainda pesquisas quantitativas e pesquisas qualitativas, a partir das quais foram reunidos todos os materiais disponíveis sobre o tema em questão, seja por meio de bibliografias pertinentes ao tema ou por meio de documentação primária coletada.

A primeira etapa da pesquisa consistiu na abordagem teórica, contemplando o levantamento da bibliografia geral e específica acerca do tema e sua contextualização, e levantamento de fontes primárias, relacionando aos assuntos tratados. Inicialmente, procurou-se investigar como foram constituídas as cidades de Bauru (SP) e de Campo Grande (MS), quais interesses (econômicos, culturais, sociais) estavam em jogo ao se fundar essas cidades, visto que representavam núcleos urbanos consolidados quando receberam os ramais ferroviários em seus territórios, situação atípica se comparada aos tantos núcleos que foram formados devido à chegada da EFNOB.

Por outro lado, buscou-se entender a formação desta companhia que também se distinguia de suas congêneres por se tratar de uma ferrovia com caráter expansionista, precedendo a urbanização das cidades e, ao mesmo tempo, integradora, à medida em que colocou todo o Mato Grosso, na época, em contato com o restante do país.

E, por último, buscou-se apurar as razões que fizeram a EFNOB passar por estas cidades e como ela criou novas espacialidades, modificando a paisagem local, trazendo uma nova cultura de trabalho, habitação e costumes, alterando drasticamente a vida local.

Os eixos de abordagem teórica que balizam este trabalho compreendem basicamente:

- Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
- Alterações urbanísticas
- Paisagem cultural

Existe uma vasta literatura que refere-se à EFNOB em seus mais diversos aspectos. Carvalho (1942), Andrade (1945), Azevedo (1950) e Correia das Neves (1958) tratam do histórico e do processo de implantação da EFNOB. Queiroz (1997;2004) trata da história da EFNOB, incluindo uma análise econômica e política. Sobre a formação de Bauru, passando pela atuação ferroviária, foi fundamental a consulta de Ghirardello (1992) e sobre a construção da paisagem dos fundos de vale em Bauru, foi consultado o trabalho

de Constantino (2005). Acerca da história de Campo Grande, sua formação urbana e relação com a ferrovia, destaca-se Ayalla & Simon (1914), Arruda (2002, 2012), Weingartner (2008), Trubiliano (2010,2015), Congro (2013) e Marques (2014). Sobre a situação dos trabalhadores do difícil processo de construção nos canteiros de obras e, inclusive, da relação estabelecida entre a estrada de ferro e os índios, tratam principalmente, Castro (1993) e Moratelli (2009). Acerca das formações urbanas na região da Noroeste no Estado de São Paulo, encontrou-se respaldo na obra de Ercília & Pinheiro (1928) e de Ghirardello (2002). Acerca da paisagem, este trabalho está fundamentado em obras que tratam da paisagem em suas mais diversas perspectivas e interpretações contemplando desde o campo da filosofia da paisagem, até questões identitárias, patrimoniais e culturais contidas que compõe os conceitos de paisagem cultural e patrimonial.

Sobre paisagem cultural, pode-se destacar os trabalhos de Leite (1994), Alves (2001), Meneses (2002), Galindo e Sabaté (2009), Ribeiro (2007), Silva et al. (2007), Figueiredo (2013,2014), Besse (2014), e Maderuelo (2010). A respeito da formação das paisagens do Estado de São Paulo e, principalmente do oeste paulista, destacamos Monbeig (1984), Matos (1990) e Silva (2003). E sobre patrimônio, destacamos os trabalhos de Kühl (1998, 2010, 2011), Passarelli (2005), Rufinoni (2013), Rodrigues (2010) e, por último, sobre filosofia da paisagem elenca-se os seguintes autores Cauquelin (2008), Grimaldi (2011), Roger (2011), Turri (2011), Assunto (2011) e Serrão (2013).

Utilizou-se a pesquisa documental em fontes primárias, por meio de materiais coletados em arquivos, centros de memória (NUPHIS), museus, acervos públicos (Prefeituras, Câmara Municipal, etc.), envolvendo relatórios, memoriais, plantas, fotografias, mapas, além de entrevistas. Em relação às fontes primárias de pesquisa, com a finalidade de localizar informações para tratar do tema a ser abordado, foi utilizado como critério para seleção os documentos de maior relevância histórica, política, arquitetônica e urbanística e, preferencialmente, originais.

Buscou-se decifrar e avaliar cada documento de acordo com o contexto em que foi produzido, para que então fossem confrontados com outros documentos, possibilitando a interpretação das fontes, no sentido de que todo documento é produto de um fato ou uma ação, possibilitando-se, assim, extrair informações acerca de um determinado arco temporal.

Cabe ressaltar que durante as pesquisas foram encontrados alguns documentos que não puderam ser lidos em sua integralidade, como fotos históricas sem indicação de

data ou do local em que fora produzida, mapas antigos, rasgados ou ilegíveis, e relatórios cujas páginas haviam sido arrancadas ou estavam rasgadas.

Cabe salientar que durante as pesquisas foram encontrados alguns documentos que não puderam ser lidos em sua integralidade, como fotos históricas sem indicação de data ou do local em que fora produzida, mapas antigos, rasgados ou ilegíveis, e na ocasião de seu uso. Já em outro arquivo de Campo Grande, havia um material que embora constasse no catálogo da instituição, não se encontrava no local.

Uma vez reunidos os materiais de trabalho, partiu-se para a segunda etapa, na qual utilizou-se o texto “As cinco portas da paisagem”, de Besse (2014), que forneceu as chaves de leitura que permitiram o entendimento e a análise das paisagens contempladas na pesquisa.

No trabalho citado, o autor indica 5 maneiras (ou cinco portas de entrada) paisagem, a fim de compreendê-la em sua totalidade, sendo elas:

- A paisagem como uma representação cultural e social (paisagem como arte);
- A paisagem é um território fabricado e habitado (a paisagem por meio da cultura);
- A paisagem é o meio ambiente material e vivo das sociedades humanas (a paisagem como natureza);
- A paisagem é uma experiência fenomenológica (experiência de paisagem)
- A paisagem como projeto (projeto de paisagem).

Dessa forma, dentre as cinco chaves de leitura, foram escolhidas três para tratar da formação destas paisagens ferroviárias em ambos os casos, nos quais procurou-se entender a paisagem como a convergência e a articulação de elementos naturais e construídos, na qual ela é o meio que recebe essas modificações, sendo totalmente dinâmica.

As três chaves de leitura selecionadas são explicitadas a seguir:

- De que forma seus elementos morfológicos e naturais foram capazes de influenciar nas construções que ali foram feitas? E por fim, como foram as experiências da modificação da paisagem ‘original’ até converter-se em paisagem industrial. (A paisagem como natureza)
- A apreensão da paisagem como parte de um processo de produção do território. Sendo o testemunho dos acontecimentos, refletindo a ação das sociedades humanas sobre a superfície terrestre, da interação do homem com seu meio e resultado das somas de experimentações, práticas e costumes desenvolvidos por essas sociedades em cada local, ela reflete traços culturais, que neste trabalho buscou-se elucidar por meio do estudo

da experiência de formação dos núcleos urbanos até suas construções e espacializações. (A paisagem como experiência coletiva e cultural)

- A leitura da paisagem como uma forma de projeto a ser modificado, considerando suas memórias intrínsecas em camadas de solo, a constituição de seu território e seu meio natural, que coexiste com os demais elementos. Procurou-se entender, desta forma, como os projetos e os profissionais contribuíram das mais diversas formas para a construção da paisagem em ambos os casos estudados. (A paisagem como projeto)

Por fim, a terceira etapa consistiu no cruzamento das informações coletadas em relação aos procedimentos metodológicos, onde a paisagem aqui estudada será lida de acordo com cada chave de leitura estabelecida. Procurou-se, dessa forma, identificar os elementos-chave de cada paisagem a fim de identificar se elas possuem subsídios que permitam a sua valorização no tocante às paisagens culturais. Não menos importante foi o processo de identificação dos edifícios que fazem parte do complexo ferroviário como também a criação de mapas de apoio com a finalidade de recriar a lógica urbanizadora da cidade e da região compreendida pela Estrada de Ferro.

A dissertação está dividida em quatro capítulos, organizados de maneira a garantir a coerência acerca do tema abordado e realizar uma abordagem teórica sobre o objeto estudado.

O primeiro capítulo, intitulado “Sobre a paisagem”, trata, de maneira geral, sobre as diversas abordagens sobre a paisagem, sua origem, a construção de seu conceito ao longo dos séculos e como a pintura influenciou a disseminação das paisagens, de modo geral. Também trata da evolução em relação à categoria da paisagem como fator cultural por meio do reconhecimento das representações culturais, materiais e históricas, que resgatam as relações do homem com seu meio ambiente. E, por fim, trata dos valores contidos na paisagem que dão a ela o caráter e o significado de uma paisagem patrimonial, abordados sob o prisma da memória e da identidade coletivas e as primeiras manifestações para o reconhecimento da paisagem industrial como uma das categorias de patrimônio.

O segundo capítulo é o resultado da leitura da paisagem com base em uma das chaves de leituras proposta por Besse (2014), por meio do ambiente material e vivo das sociedades humanas, intitulado “As portas que se abrem: a paisagem como natureza”. Nele, é feita uma análise da paisagem sob o ponto de vista morfológico, em um primeiro lugar, e depois sobre as transformações promovidas na natureza, quase intocada, no extremo oeste de São Paulo, em direção ao Mato Grosso, e modificada pela ferrovia.

Procura-se fazer uma reflexão sobre esta paisagem híbrida, onde a natureza se humaniza e a humanidade se naturaliza, uma paisagem que não é totalmente humana, nem totalmente natural, é mais do que isso, é uma paisagem cultural, resultado das ações humanas.

O terceiro capítulo, intitulado “Atravessando os vãos do território: a paisagem como experiência coletiva”, trata da paisagem no campo da identidade, das sensações e dos significados. A fabricação do território, como o homem domina seu meio, perpassa a função da existência e reúne na paisagem a soma das experimentações humanas motivadas pelas mais diversas manifestações e que reflete a cultura de um grupo de indivíduos ou até mesmo de uma sociedade, abarcando, inclusive, as primeiras experiências sobre a formação dos núcleos urbanos. Trata ainda dos recortes territoriais e da organização do espaço urbano por meio dos interesses/necessidades estabelecidos pela ferrovia.

Por último, o quarto capítulo, intitulado “A paisagem como projeto”, utiliza uma das chaves de leitura proposta por Besse (2014), na qual a paisagem é o resultado de uma lógica da atuação de profissionais técnicos como arquitetos, paisagistas e engenheiros sobre o território, o solo e o meio ambiente. Neste caso, a leitura da paisagem trata dos profissionais que chegaram junto com a EFNOB, quais suas propostas e como foi sendo construída essa paisagem ferroviária, por meio de projetos, novos materiais, profissionais e técnicas de construção, trazendo novos elementos ao meio urbano e refletindo em uma nova cultura organizacional e morfológica.

A paisagem, neste caso, é vista através de suas várias ‘camadas’ de tempo e que coexistem dentro do mesmo espaço, dando pistas sobre os modos de vida de um determinado momento histórico, pois muitas vezes essas ‘marcas’ ainda estão presentes na paisagem.

CAPÍTULO 1
SOBRE A PAISAGEM



Esplanada de Campo Grande. Fonte: Autora, 2017.

CAPÍTULO 1: SOBRE A PAISAGEM

É consenso entre muitos autores que existe uma polissemia em torno do conceito de paisagem. A paisagem não é um objeto, ela é integradora de múltiplos elementos, o que não caberia no domínio dos conceitos empíricos (SERRÃO, 2013).

Existem diversas formas de ler e interpretar a paisagem. Estudada exaustivamente pela geografia, a ideia de 'paisagem' têm se expandido para outras áreas como a filosofia, biologia, arqueologia, arquitetura, história, ciências sociais, sendo incontáveis as disciplinas que fazem da paisagem seu campo de estudo. Essas diversas visões contribuem significativamente para a expansão de campos de pesquisas que se utilizam da paisagem, indo desde instrumento para a gestão pública, passando pelo campo de estudo da filosofia e até sendo objeto para a promoção da preservação patrimonial.

Besse (2014, p.7-8) aponta que atualmente a paisagem é considerada como um recurso utilizado para o urbanismo, ou melhor, de forma mais geral, para estratégia de ordenamento do espaço em escalas diversas. O conceito pictórico ou ornamental da paisagem já não é mais satisfatório, uma vez que atualmente a relação com as paisagens é "mais complexa e menos natural" que antes.

A relação estabelecida com as paisagens tem transcendido o caráter estético ou pictórico, nos quais a paisagem era considerada um panorama a ser desvelado ou apenas uma imagem que representava determinado local. A paisagem assim, começou a ganhar novas dimensões, transcendendo seu caráter estético.

Assim, as paisagens são hoje tratadas no âmbito de uma reflexão mais geral sobre as cidades e a extensão suburbana, sobre os locais industriais e sua ocupação territorial, sobre as áreas industriais devolutas, sobre o impacto das instalações técnicas dedicadas ao transporte dos homens e das mercadorias" (BESSE, 2014, p.8).

Por outro lado, Corajoud (2011, p. 223), aponta a utilização do território como um suporte amorfo para desenrolar-se 'livremente' todas as técnicas de ordenamento, muitas impostas, inclusive, de forma agressiva, homogeneizando o território, e descartando suas características particulares por meio de padronizações com o uso de protótipos a fim de torná-lo um bem comercial.

A contingência e a anterioridade já não devem pesar na dinâmica do ordenamento. Para que entre no circuito das trocas é preciso homogeneizar o espaço e submetê-lo ao quadriculado abstracto do sistema de produção. Somos, portanto, industriados a destruir os particularismos morfológicos, culturais e, desde há muitos anos, já se projecta sobre plantas em branco o que

perturba as configurações, quebra as distribuições e desarticula a continuidade dos indícios. (CORAJOUD, 2011, p.223)

Bonesio (2011, p.443) destaca que para a formação de um pensamento sobre o território ou sobre a paisagem como identidade particular de um lugar, é necessário colocar as questões e debates acerca da conservação presente nos âmbitos arquitetônico e histórico-artístico, como também considerá-los do ponto de vista filosófico e estético. A autora ainda destaca:

Por outras palavras: um lugar é tal apenas se suas 'invariantes estruturais' forem mantidas: se 'os caracteres fundadores da identidade dos lugares', ou seja, os elementos que estruturam o território, forem reconhecidos na sua natureza de 'patrimônio territorial' duradouro. Segundo Magnaghi, devem ser estes 'caracteres identitários', que constituem o 'valor de um lugar', a ditar 'directivas, prescrições, acções para a tutela e a valorização segundo objetivos operadores referidos à sustentabilidade do desenvolvimento, a partir do momento em que é a permanência e a durabilidade de tais caracteres a constituir o principal indicador da sustentabilidade' (BONESIO, 2011, p. 446).

Os lugares são sempre dotados de uma 'individualidade' "[...] que constitui propriamente a sua facies cultural, o seu ser 'paisagem' produzido pela comunidade que respeita a sua lei singular de configuração e manutenção" (BONESIO, 2011, p. 445).

Já D'Angelo (2011, p. 437) destaca que tanto o ambiente como a paisagem podem ser pensadas no que diz respeito à conservação, e proteção. Entretanto, a tutela da paisagem não pode ser pensada apenas nestes termos. A paisagem é por si uma entidade profundamente histórica e evolutiva. Como poderia então ser aplicada a ela apenas premissas relacionadas à conservação? Sua tutela deve conter também uma componente de projeto. Ao assimilar a paisagem ao ambiente, corre-se o risco de esquecer o quanto a paisagem muda através dos tempos e como ela está intrinsecamente relacionada às transformações.

Há obviamente paisagens singulares cuja natureza particular impõe, antes de mais, a sua conservação; mas é também importante recuperar a capacidade de projectar modificações que saibam ser também esteticamente válidas, ou seja, que não desfigurem a identidade dos lugares, ainda que transformando-a onde for necessário. [...] neste caso se deverá dizer que o paradigma do *museu* é falso se for estendido a cada identidade paisagística: a paisagem não é e não pode ser um museu, desde logo, pelo facto de que uma paisagem *viva*, que evolui com a história. (D'ANGELO 2011, p. 437-38).

A valorização da paisagem consiste em interpretar suas particularidades e buscar analisá-las de acordo com o conjunto de fatores que geraram cada identidade

paisagística. Nesse sentido, deve haver medidas que garantam sua salvaguarda de modo a não engessá-la, mas sim respeitando suas mudanças ao longo do tempo.

1.1. A GÊNESE DA PAISAGEM

Pode-se dizer que o homem sempre manteve uma relação íntima com seu entorno. Inicialmente, caracterizava-se por uma relação de sobrevivência, adequando o meio natural às suas necessidades básicas: alimentação e proteção, garantindo não só a adaptação como a perpetuação das sociedades ao longo do tempo.

De modo geral, as civilizações da antigüidade estiveram tão profundamente impregnadas pelo sentido de sobrevivência e adaptação às condições naturais, que sua paisagem, na maior parte das vezes, era caracterizada como um conjunto de objetos selecionados e dispostos de forma a satisfazer às necessidades essenciais do corpo e as exigências da religião. (LEITE, 1994, p. 32;34)

A necessidade de adaptação e o desenvolvimento dessas sociedades, promoveram grandes transformações na paisagem, inicialmente, circunscrita aos locais onde as pessoas viviam. “A escolha dos elementos construídos obedecia a princípios filosóficos, religiosos e morais e sua disposição era feita de forma a melhor atender às necessidades básicas da população.” (LEITE, 1994, p. 30)

Os povos antigos não apenas veneravam como tinham um profundo respeito pela natureza, que representava muitas vezes algo que eles não tinham controle, como os fenômenos naturais, por exemplo.

Segundo Leite (1994 p. 30-32), os jardins sumérios eram compostos por uma praça implantada geometricamente e fechada contra o mundo hostil, composta por árvores e canais de irrigação, e que possivelmente representavam uma imagem de tranquilidade e serenidade. Muitas construções foram feitas por diversos povos com a finalidade de contemplar a natureza, exaltando aspectos espirituais. Na Índia antiga, na construção da paisagem, eram utilizados elementos simbólicos que evocavam a espiritualidade, assim como as paisagens japonesas que também possuíam elementos repletos de significados espirituais relacionados à contemplação e meditação.

Esse caráter contemplativo e meditativo também era comum na China, pois em ambos os países muitos desses jardins eram feitos por monges, poetas, pintores ou filósofos, o que explica o caráter espiritual e filosófico que permeiam essas obras. Essas características filosóficas e espirituais, e que marcavam intimamente a paisagem,

também estavam presentes nas civilizações pré-colombianas na América, onde os Maias e Astecas construíram imensos centros cerimoniais de forma geométrica, ladeado pelas montanhas. Salvo os Incas que tinham uma relação mais ‘prática’, introduzindo elementos no meio natural que garantissem sua sobrevivência, organizando-se a partir da agricultura, como Machu Picchu (fig. 2), onde as plantações eram feitas nos terraços que se assemelhavam a grandes degraus.

Figura 2 - Machu Picchu e seus terraços encravados nos Andes Peruanos.



Disponível em <<https://hypescience.com/100-anos-de-machu-picchu-a-cidade-perdida-dos-incas/>>. Acesso em 28.jan.2018.

Dessa forma, a relação com a paisagem ia sendo modificada à medida em que o homem dominava seu meio, propiciando o início de uma relação que dura até a atualidade. A percepção humana sobre a paisagem é antiga, e de acordo com Blanco (2010, p. 13), em Roma já “[...] se ablaba del “locus amoenus” (lugar ameno o agradável)”.

Acerca das origens do termo ‘paisagem’, Aguiló (2005, apud ALONSO, 2010), destaca que:

Paisagem deriva de país, no sentido de região ou território, mas se difere dele na medida em que é uma visualização dessa realidade concreta que é o país. O país seria mais o conteúdo, e a paisagem seria a expressão sensível destas relações entre o homem e o ambiente que compõem sua cultura. (ALONSO, 2010, p.11, tradução nossa)¹

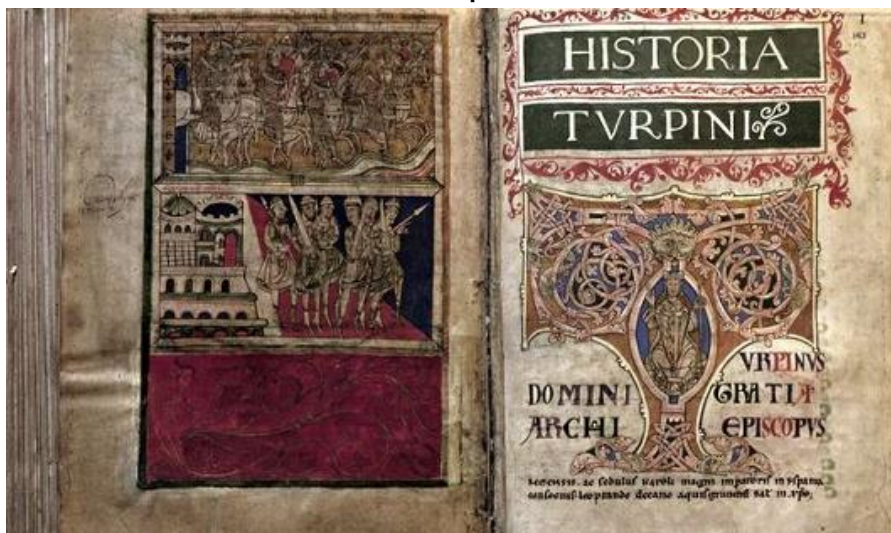
¹ “Paisage deriva de país, em el sentido de región o território, pero se distingue de él em que es una visualización de esa realidad concreta que es el país. El país sería más el contenido, y el paisaje sería la

O homem aos poucos vai desenvolvendo uma relação pessoal com as paisagens, sendo ela parte da percepção humana. Segundo Martínez-Novillo (2005, p. 13 apud BLANCO 2010, p. 13-14) ainda há uma importante categoria relacionada à paisagem e seus desdobramentos: o turismo. No séc. XVII, o objetivo de ver paisagens, seja por questões culturais ou até mesmo científicas, impulsiona o turismo, permitindo o intercâmbio de saberes, produtos, artistas, e costumes.

O Codex Calixtinus (fig. 3) foi o primeiro guia de viagem feito na Idade Média, no séc. XII, por Ameryc Picaurd, com a finalidade de orientar sobre o caminho de Santiago, descrevendo as paisagens, vegetação e produtos. Segundo Blanco (2010), este trabalho revelou costumes, assinalando os valores estéticos, valores naturais, como eram os produtos de cultivo de cada local, como também os utilitários.

A paisagem ganha novos contornos e significados durante a Idade Média. É nessa época em que há também uma correlação com as artes, especialmente a pintura da paisagem. É por meio da pintura que as paisagens (sejam elas simbólicas, reais, representativas do poder local ou apenas contemplativas) ganham outra dimensão.

Figura 3- Codex Calixtinus, escrito no séc. XII e conhecido como o primeiro guia de viagem na Europa.



Disponível em: <<https://www.theguardian.com/world/2015/jan/19/trial-theft-codex-calixtinus-spain-santiago-de-compostela-cathedral>>. Acesso em 02/08/2017.

Para Collot (2013, p. 111), “a pintura desempenhou um papel primordial no aparecimento da própria noção de paisagem”. Ainda, segundo o autor, *Paysage* era um termo encontrado nos dicionários franceses do séc. XVI como uma palavra corrente

expresión sensible de essas relaciones entre el hombre y el medio que conforman su cultura” (ALONSO, 2010, p.11).

entre os pintores, passando atualmente a designar como um determinado lugar é apresentado ao olhar do observador. “[...] a paisagem surge como a imagem do lugar, constituída pelo trabalho do artista ou pelo ponto de vista do sujeito.” (COLLOT, 2013, p. 111).

Alves (2001) afirma que a noção de paisagem no Ocidente surgiu com o desenvolvimento da pintura e traz em seu trabalho uma série de definições que exprimem o termo ‘paisagem’ relacionando-os à pintura, à literatura e à música, utilizado principalmente pelos artistas no Renascimento. Argumenta ainda que “o termo paisagem, durante quase dois séculos, não foi utilizado para designar um facto geográfico, mas o produto da arte de representar numa tela um dado acontecimento enquadrado por uma dada realidade geográfica” (ALVES, 2001, p. 67). Ainda sobre a representação da paisagem, Alves (2001) destaca que:

Os pintores italianos desenvolveram, no século XIII, uma corrente de pintura em que estava implícita a utilização de elementos do naturalismo, mas como não conseguiram despojar a pintura dos aspectos religiosos não se impuseram no domínio da pintura da paisagem. Em contrapartida, escolas de pintura da paisagem foram-se afirmando na Flandres (século XV), na Holanda (século XVII), em Inglaterra (séculos XVIII e XIX) e em França (século XIX). As obras saídas destas escolas laicizaram a paisagem, libertando-a de qualquer referência religiosa: todavia, fizeram-no sob a influência da representação do espaço desenvolvida pelos pintores italianos. (ROGER, 1997 apud ALVES, 2001, p. 67-68)

A paisagem, por meio da transcrição das cenas feitas pela arte, como a pintura, por exemplo, fornece a possibilidade de análise de determinados contextos históricos e culturais. Para Williams (1989, p.167) “o próprio conceito de paisagem implica separação e observação”. Nesse sentido, a representação artística da paisagem, é fruto do contexto cultural, da mediação do olhar e da percepção sensível do artista que a produz. A aproximação da paisagem com a natureza, com aquilo que se vê, é amplamente utilizada pela escola holandesa, em que “registros de viagem de Albrecht Dürer (1471 - 1528) figuram entre as primeiras paisagens realizadas”² (ITAU CULTURAL, 2017).

Conforme apontou Alves (2011) no trecho acima, os artistas holandeses, libertos de referências religiosas puderam dedicar-se à pintura de observação, que contemplava desde de cenas do cotidiano, registros de viagens até a representação da fauna e da flora, por exemplo.

² Disponível em <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/termo363/pintura-de-paisagem>>. Acesso, 10 dez. 2017.

As paisagens de Brueghel (fig. 4) dizem muito sobre o mundo humano na riqueza dos detalhes corográficos e topográficos, as aldeias, rios, castelos, montanhas, como também na pluralidade da utilização do espaço terrestre pelo ser humano: rebanhos guardados por pastores, soldados, navios de diferentes tamanhos, estão distribuídos na sucessão rigorosa dos planos do cenário diante do qual o expectador está situado. (BESSE, 2006, p. 31)

Figura 4- Brueghel, Winter.



Disponível em <<http://www.mnar.arts.ro/en/discover/permanent-galleries/113-the-european-art-gallery/discover-the-works-in-the-european-art-gallery/266-brueghel-the-four-seasons>>. Acesso em: 30 já. 2018.

Para Cene (2014, p.1-2), a Holanda é comumente evocada como sendo o ‘berço do nascimento da pintura de paisagem na modernidade’.

Por tratar-se de um país fortemente protestante, é na Holanda que o movimento romântico encontra um campo profícuo para seu desenvolvimento. Um dos objetivos do Romantismo era religar o homem à natureza – esta busca oxigenou a pintura da paisagem, inicialmente concebida como uma forma de aproximação e identificação com o mundo natural e, depois, como conhecimento e apropriação do espaço de terras distantes (CENE, 2014, p.1-2).

Importante citar a relevância que os holandeses tiveram no desenvolvimento e contribuição da disseminação da arte e da ciência. Alpers (1999, p.39) aponta que na Holanda “[...] a cultura visual era básica para a vida da sociedade. Pode-se dizer que o olho era o instrumento fundamental da auto-representação, e a experiência visual um modo fundamental de autoconsciência [...]”. A imagens permeavam a tradição artística holandesa, encontradas em livros, mapas, tecidos e adornando as paredes. Quanto à forma de retratar as paisagens, os artistas holandeses:

Apresentam seus quadros como descrevendo antes o mundo visto que as imitações de ações humanas significativas. Tradições pictóricas e artesanais já estabelecidas, largamente reforçadas pela nova ciência experimental e pela tecnologia, confirmaram as imagens como o caminho para o novo e inelutável conhecimento do mundo. Muitas das características das imagens parecem depender disso: a frequente ausência de um observador posicionado, como se o mundo viesse primeiro... (ALPERS, 1999, p. 38)

Ligados às tradições artísticas, “na Holanda, se olharmos para além daquilo que normalmente se considera como arte, verificaremos que as imagens se proliferam por toda a parte” (ALPERS, 1999, p.39), inclusive na cartografia. “Os mapas combinam arte e ciência, e a grande época dos mapas holandeses do século XVII oferece um magnífico exemplo”. (ALPERS, 1999, p. 251) (fig.5)

Paisagens e cartografia estão ligadas na Holanda do século XVII pela noção do que é desenhar. Na teoria dominada pelos italianos no final do século XVI, o desenho (*disegno*) tinha sido exaltado até o ponto em que se tornou sinônimo de idéia (*idea*, em italiano) de arte, e portanto do próprio ato da imaginação (ALPERS, 1999, p. 277).

É imprescindível reconhecer o valor das contribuições artísticas que a Holanda no século XVII oferece aos países da Europa e até na América (cabe lembrar que neste mesmo século parte do nordeste brasileiro foi invadido por holandeses, sofrendo grande influência de sua arte e cultura), conforme aponta Williams (1989) em relação ao conceito de paisagem da Inglaterra:

O conceito inglês de paisagem foi tirado diretamente do holandês, e vale a pena observar que a primeira grande composição artística na paisagem adaptada às características físicas da terra inglesa foi a escola holandesa do século XVII, de Van Ruysdael e Hobbema. Para os defensores do melhoramento rural na Inglaterra, o paisagismo correspondia, na arte, à ideologia burguesa do melhoramento e à investigação científica da natureza e das modalidades de percepção (WILLIAMS, 1989, p.170).

Figura 5- Mapa da América produzido por Jodocus Hondius (cartógrafo holandês) no séc. XIX.



Disponível em < <http://www.scielo.br/img/revistas/anaismp/v17n1/a09fig02.jpg>>. Acesso em 12 dez. 2017

A paisagem também aparece como um agente de mediação entre o homem e a natureza selvagem, uma vez que “a natureza é para ser evitada, e nós podemos evitá-la [...] porque temos a preciosa paisagem que, ao remeter à natureza, a domestica, interpondo entre ela e nós seu *análogo* civilizado” (CAUQUELIN, 2008, p.139). Williams (1989) assume dois princípios para a natureza e que podem ser vistos simultaneamente:

Temos a natureza como princípio de ordem, do qual a mente ordenadora faz parte, e que pode ser reordenado e controlado pela atividade humana, através de princípios reguladores. Mas temos também a natureza como princípio de criação, do qual a mente criadora faz parte, e com o qual podemos aprender as verdades de nossa própria natureza, harmonizadas com as da natureza exterior. (WILLIAMS, 1989, p.178)

Esses princípios representam uma nova consciência, uma nova forma de lidar com o natural, a transformação intencional da natureza - do solo, da água e das matérias-primas - entra numa nova fase, denominada industrial. (WILLIAMS, 1989, p.178).

O ordenamento e o controle da natureza, também é representado na pintura das paisagens: o controle da luz, os grandes campos ‘domesticados’, a natureza representada em diversos planos e utilizada como moldura ou plano de fundo para alguma cena em destaque no quadro.

A paisagem (por meio das vistas produzidas pelo homem), que Williams (1989) irá denominar de ‘paisagem consciente’ foi revelada nas aldeias, fortificações e castelos. Embora compreenda a contemplação do visual, também é o resultado da experiência

antrópica do mundo natural, “de maior estabilidade, que o que se procurava explicitamente não era a aproximação de inimigos ou estranhos, e sim a vista em si” (WILLIANS, 1989, p. 169).

O autor ainda aponta que no Egito, China e Mesopotâmia, “elaboravam-se paisagens; na Babilônia, em particular, havia parques, alamedas, jardins e chafarizes. Tais estruturas eram tipicamente associadas a centros de poder” (WILLIANS, 1989, p. 169).

A paisagem como símbolo de poder não é exclusividade das antigas civilizações. De acordo com Besse (2014, p. 111-13), a partir do século XVII a monarquia inglesa (sob a dinastia dos Stuart), começa a reunir, numa base neoplatônica, fundamentos simbólicos para promover uma nova autoridade política na Grã-Bretanha. Essa autoridade a que o autor se refere é o próprio monarca que, por meio do direito divino personifica e representa o Estado.

Estendendo-se por todo o território, a autoridade do soberano – e do Estado o qual ele representa – não só relativiza como até minora as particularidades e costumes locais em prol de uma unidade comum do território, definido como uma entidade “nacional”. Neste contexto, nota-se o esforço da monarquia britânica em reformular sua autoridade política juntamente com a redefinição profunda da imagem do território, buscando elementos teatrais de uma cenografia paisagística e recorrendo, inclusive, a modelos pictóricos italianos como as técnicas de perspectiva, por exemplo. Besse, então conclui que:

É essa representação teatral do território que vai, então, ser designada pelo termo *landscape*, que passa a fusionar com a palavra *prospect* (perspectiva), quando tinha antes o significado de “costumeiro”, comum na Europa do norte. A operação de teatralização (e de naturalização) da paisagem será realizada, como sabemos, com sucesso durante os séculos XVII e XVIII. (BESSE, 2014, p.113-114)

Para Grimaldi, (2011, p. 133) “[...] a natureza era também a potência de toda a criação. O que o artista revelava e exprimia por meio de suas obras, mais prodigiosamente ainda a natureza o revelava e exprimia através da diversidade de suas paisagens”. Para o autor, num primeiro momento, a natureza apresenta a mesma beleza estética quando é dado a ela o mesmo juízo que atribui-se relativamente a uma obra de arte.

Outro aspecto da paisagem apresentado por Grimaldi (2011) em seu estudo é a de que “[...] essas paisagens são para nós tanto mais comovente e belas quando os signos com que foram marcadas as delimitam mais manifestamente do mundo que temos o hábito de chamar de nosso.” (GRIMALDI, 2011, p. 150). Nesse aspecto, além da carga artística que a natureza manifesta por meio de suas paisagens, ela também pode ser tratada como a própria obra de arte, de acordo com os valores nela imbuídos. Interessante

também outra colocação que o autor faz a respeito do valor que atribuímos à paisagem: muitas vezes sua estética está intimamente ligada às marcas (ou signos) que ela apresenta e que nos são familiares. Essa colocação aproxima-se de certa forma, aos conceitos que mais tarde atribuiriam à paisagem o status de patrimônio cultural. A posição do autor, está ilustrada no trecho a seguir:

Ao transformar em longínquo passado o que fora presente próximo, tornando assim maravilhoso aquilo que fora sem dúvida banal, o tempo aqui é o grande taumaturgo. Porque é na verdade o tempo que os faz olhar essas paisagens da mesma maneira que olhamos as obras de arte: como as configurações de outros mundos, que só interiormente podemos fingir que voltam. (GRIMALDI, 2011, p. 150)

O olhar e o sentimento direcionados a uma paisagem possui uma íntima relação com questões como identidade, memória e pertencimento, evocando um tempo passado e que dá vida a esses locais. Ou seja, o tempo é o grande catalisador que confere características especiais a essas paisagens, e, assim, se formam paisagens únicas, carregadas de significados porque evocam fatos, lembranças, tradições e acontecimentos que hoje residem apenas na memória e no imaginário. Para Roger (2011):

O nosso olhar, mesmo quando o julgamos pobre, é rico e está como que saturado de uma profusão de modelos latentes, inveterados e, portanto, insusoeitos: pictóricos, literários, cinematográficos, televisivos, publicitários, etc., que trabalham em silêncio para, a cada instante, *moldar* a nossa experiência, perceptiva ou não. Somos, sem o sabermos, uma intensa forja artística e ficaríamos estupefactos se se revelasse tudo aquilo que, em nós, provém da arte. Assim acontece com a paisagem, um dos lugares privilegiados onde se pode verificar e medir este poder estético. (ROGER, 2011, p. 156).

Assim Roger aponta modalidades de operações artísticas para se intervir em um objeto natural, ou seja, promovendo a *artialização* da natureza, as quais ele denominará *in visu* e *in situ*³. A natureza é algo indeterminado e só se torna paisagem por meio de determinações artísticas aplicadas a partir destas operações. (ROGER, 2011). Para o autor:

³ Acerca destas operações de artialização, e de acordo com o autor, *in visu* é uma operação indireta enquanto que *in situ* é uma operação direta, ambas feitas através da mediação do olhar. De acordo com Lalo (1912, p. 133, apud ROGER, 2001, p.156) “a natureza, sem a humanidade, não é bela nem feia. É anestética”, afirmação esta corroborada por Roger (2011, p.157-158) de que “a natureza é indeterminada e só recebe as suas determinações da arte: uma terra só se torna uma paisagem sob a condição de uma paisagem, e isto, segundo as duas modalidades, móvel (*in visu*) e aderente (*in situ*), da artialização”.

A terra é, de certo modo, o grau zero da paisagem, aquilo que precede a sua artialização, seja ela directa (*in situ*) ou indirecta (*in visu*). Eis o que nos ensina a história, mas as nossas paisagens tornaram-se tão familiares tão “naturais”, que nos acostumaríamos a acreditar que a sua beleza era evidente; e é aos artistas que compete recordar-nos essa verdade primeira, mas esquecida: que uma terra não é, imediatamente, uma paisagem, e que há, de uma à outra, toda a elaboração da arte. (ROGER, 2011, p. 158).

De acordo com Besse (2014), o conceito moderno de paisagem (“vista do alto sobre um território”) possui significação ideológico-política, muito embora, os Persas já utilizassem esse conceito de visão e expansão do território, tendo construído Persépolis sobre um imenso patamar nas montanhas dominando visualmente o vale que se estendia aos seus pés (LEITE, 1994), ou seja, a paisagem e seu entorno.

Logo no início do século XVII, “a monarquia inglesa, sob a dinastia dos Stuart, começa a reunir, numa base napoleônica, os fundamentos simbólicos para uma nova autoridade política na Grã-Bretanha.” (BESSE, 2014, p. 111). O monarca é a autoridade que por direito divino governa o Estado, aliás, é a própria potência do Estado. A paisagem, concebida pelas cidades fortificadas, com seus vilarejos, seus vastos campos e montanhas, é geralmente representada nas pinturas da época, vista de cima, como sendo o território do soberano, uma metáfora do corpo político, com elementos ordenados visualmente por meio de regras de perspectiva, representando uma cenografia paisagística ainda segundo o autor.

É essa representação teatral do território que vai, então, ser designada pelo termo *landscape*, que passa a fundir com a palavra *prospect* (perspectiva), quando tinha antes o significado de “costumeiro”, comum na Europa do norte. A operação de teatralização (e de naturalização) da paisagem será realizada, como sabemos, com sucesso durante os séculos XVII e XVIII. (BESSE, 2014, p.113-114)

Besse (2014) ainda afirma que a história política da paisagem pode ser caracterizada por uma tensão entre duas concepções e duas práticas concorrentes, ao mesmo tempo, da comunidade política e da paisagem: por um lado, uma representação cenográfica da paisagem, acompanhada pela concepção ‘moderna’ do Estado como entidade racional, acima das preocupações locais, dessa forma, a paisagem é o território do Estado, seu espaço. Por outro lado, existe uma concepção “local” da paisagem por meio do território e modos de vida de comunidades regidas por um conjunto de costumes, buscando preservá-los.

A filosofia da paisagem é um campo vasto que sobressai o campo dos conceitos. Ilustrada por inúmeros autores que se debruçam sobre o tema como Augustin Berque, Rosario Assunto, Alain Roger, Adriana Verísimo Serrão e Anne Cauquelin, nesse

aspecto, a paisagem ultrapassa o sentido do panorama, da vista e do enquadramento para se tornar uma categoria do pensamento humano. Dessa forma, podemos observar que a paisagem deve ser um conceito em constante construção.

De acordo com Panzini (2013):

No passado criar paisagens foi uma questão complexa que exigia longo tempo e o trabalho de muitas gerações. Na Antiguidade foi sobretudo a atividade agrícola que deu forma de maneira ampla aos territórios antropizados, e a boa ordem produzida pelos cultivos foi vista como emblema de civilização [...] No século XIX, com o crescimento das cidades e dos meios de transporte, com a utilização de instrumentos de escavação e construção cada vez mais potentes, com o nascimento de rede globais de comercialização dos recursos naturais, essa transformação se encaminhou para resultados irreversíveis. [...] Justamente os resultados dessa atitude rapinante levaram, na segunda metade do século XIX, à apresentação das primeiras leis federais para proteger alguns ambientes de valor paisagístico e histórico. O século XX viu crescer lentamente a apreciação do valor cultural das paisagens, das quais se compreendeu o papel de repositório de memórias, de palimpsesto da história das interferências do homem no ambiente. (PANZINI, 2013, p. 655-56)

Conforme exposto pelo autor, a forma com que as sociedades se relacionam com seu meio mudou drasticamente ao longo do tempo, criando inúmeras paisagens, hoje testemunhos de acontecimentos, representando a atuação do homem sobre a superfície terrestre. Veremos adiante, como o advento das paisagens como bem patrimonial permite que elas atuem como instrumentos de preservação cultural, possibilitando a inscrição de bens e seus conjuntos na lista de patrimônio mundial, reconhecendo a importância de sociedades tradicionais na atribuição de valores.

1.2 O CONCEITO DE PAISAGEM CULTURAL

Nos últimos anos, o interesse pela paisagem tem sido revigorado no âmbito mundial na área de preservação do patrimônio, com sua qualificação como paisagem cultural, em que são ressaltados aspectos da integração entre o homem e a natureza, entre o patrimônio material e o imaterial, na definição e escolha dos bens que pertenceriam à categoria de paisagem. (RIBEIRO, 2007, p. 9-10)

A concepção ocidental sobre a paisagem, embora tenha sido inicialmente difundida junto aos artistas e filósofos e utilizada até como meio de representação de poder e controle sobre o território, foi criando inúmeros significados e adquirindo singular importância como instrumento de representação cultural e histórica, à medida em que resgata as relações do homem com seu ambiente. Aos poucos, a paisagem foi se

tornando fonte principal de estudos relacionados à natureza, cidade, às sociedades humanas, gestão de espaços e territórios, inclusive, relacionados à cultura e patrimônio. Objeto de reflexão, principalmente no campo da geografia, a paisagem ganhou análises direcionadas a um viés sociológico e, assim, os geógrafos tiveram um papel preponderante ao estabelecer conceitos culturais e sociais para a paisagem.

A noção de paisagem, portanto, é uma conquista recente de nossa cultura, surgida mais precisamente a partir do momento em que o homem se percebeu como portador de uma determinada cultura, reconheceu a paisagem de seu território e por meio desta colocou-se de forma racional sobre o território. Podemos ainda acrescentar que, após libertar-se da tutela exclusiva da arte, a noção de paisagem passou a ser entendida e ligada a outras áreas como à geografia, à geologia, e à ecologia e mais recentemente tornou-se um conceito jurídico. (VIEIRA, 2007, p. 23)

Há uma extensa gama de leituras que podem ser feitas por meio da paisagem, seja por meio de um caráter ambiental, por meio da preservação de paisagens naturais, ou sendo a paisagem vista como um testemunho das transformações das sociedades ao longo do tempo, reflexo de manifestações culturais e até mesmo por meio de leituras de seus signos e simbologias, buscando acepções materiais e imateriais.

Meinig, em 1976, já apontava dez formas de ler a paisagem: como natureza, como habitat, como artefato, como sistema, como problema, como riqueza, como ideologia, como história, como lugar e como estética, segundo as quais as paisagens são compostas não apenas pelo que é visto, mas também pelo que está na mente. Ou seja, a paisagem não é apenas aquilo que se mostra aos olhos, mas a tradução de memórias (sejam elas individuais ou coletivas), daquilo que é vivenciado, dos processos internos de cada pessoa, enfim, tudo isso reflete numa primeira apreensão. Por fim, o autor completa:

Dez paisagens não esgotam as possibilidades desta cena, mas podem sugerir algo sobre as complexidades do tópico. A identificação destas diferentes bases para as variadas interpretações que nós vimos é um passo para uma comunicação mais efetiva. Para aqueles que estão convencidos de que a paisagem é um espelho importante que pode nos dizer muito sobre os valores que nós temos, e ao mesmo tempo, afetar a qualidade das vidas que levamos, existe sempre a necessidade de amplos debates sobre as idéias, impressões e preocupações com as paisagens que nós compartilhamos⁴. (MEINIG, 2002, p. 45)

⁴ Revista Espaço e Cultura, UERJ, 2002, p.35-46. Artigo publicado originalmente em "Landscape Architecture", v. 66, janeiro 1976, p. 47-54.

A paisagem cultural é fruto das relações que o homem estabelece com o seu meio. Para Meneses (2002, p.31) “Se a paisagem não é fator universal, são universais as inúmeras formas que assume a superfície do planeta sobre a qual vivemos”.

Moldada pelas sociedades que habitam determinados territórios, a paisagem pode assumir características peculiares de acordo com seus atributos físicos e geográficos (solo, clima, relevo, vegetação) e com as intervenções antrópicas que são produzidas nestes territórios.

Assim, cada tipo de paisagem encerra em si valores culturais, sociais e artísticos contidos em seus atributos. Por exemplo, a paisagem ferroviária se difere da paisagem rural pelos tipos de componentes que ambas apresentam.

A paisagem ferroviária (que não deixa de ser um tipo de paisagem industrial) possui elementos relacionados à operação das ferrovias, trilhos, edifícios e presença de materiais como o ferro, por exemplo, enquanto que os espaços das paisagens rurais são “espaços de grandes dimensões [...] caracterizados fisicamente e funcionalmente pelo predomínio de atividades agrosilvopastoris [...]” (MATA, 2010, p.50). São as características e elementos inerentes a cada espaço (independentemente de serem urbanos ou rurais) que tornam cada paisagem única e agregam valores etnográficos, uma vez que a paisagem pode ser lida como um testemunho das manifestações do homem no meio físico ao longo do tempo.

O termo paisagem cultural encontra aporte no âmbito da preservação por ter sido incorporado em 1992 pela UNESCO como uma categoria do patrimônio, devido à revisão de convenção acerca do patrimônio mundial de 1972. Segundo Meneses (2002, p. 52 apud FIGUEIRÔA et al., 2007, p.299), “a UNESCO apenas seguiu a linha traçada, desde a segunda década do século XX por geógrafos inovadores como Carl O. Sauer”. (FIGUEIRÔA et al., 2007, p.299).

A Convenção para Proteção do Patrimônio Cultural e Natural, reunida em Paris em 1972 e organizada pela UNESCO⁵, instituiu a inscrição de bens como patrimônio mundial (RIBEIRO, 2007, p.34). Esses bens poderiam ser classificados como patrimônio cultural⁶

⁵ Órgão vinculado às Nações Unidas e que atua em áreas como educação, ciências naturais, ciências humanas e sociais, cultura, comunicação e informação, “acompanhando o desenvolvimento mundial e auxiliando os Estados-Membros [...] na busca de soluções para os problemas que desafiam nossas sociedades” (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU], 2017) Disponível em: <https://nacoesunidas.org/agencia/unesco/>. Acesso: 21 jun. 2017.

⁶ ARTIGO 1.º Para fins da presente Convenção serão considerados como património cultural:
Os monumentos. – Obras arquitectónicas, de escultura ou de pintura monumentais, elementos de estruturas de carácter arqueológico, inscrições, grutas e grupos de elementos com valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;
Os conjuntos – grupos de construções isoladas ou reunidos que, em virtude da sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem têm valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;

ou patrimônio natural⁷, ou seja, ainda não se tinha o entendimento da paisagem como um artefato patrimonial e totalmente cultural, principalmente como o resultado de uma interação, uma associação entre o homem e seu meio.

Décadas mais tarde, em 1992, a UNESCO adotou a categoria de paisagem cultural na lista de Patrimônio Mundial. Segundo Ribeiro (2007), a adoção desta categoria “se diferenciou dessas concepções anteriores, por adotar a própria paisagem como um bem, valorizando todas as inter-relações que ali coexistem” (RIBEIRO, 2007, p. 41).

Em 1995, o Comitê de Ministros do Conselho da Europa adota a **Recomendação Europa** (grifo nosso) sobre a conservação integrada das áreas de paisagens culturais com as políticas paisagísticas, por ocasião do 543º encontro de vice-ministros, com o objetivo de “que os governos dos Estados-membros adaptem suas políticas para conservação e evolução orientada de áreas de paisagem cultural⁸ ao contexto de uma política geral relativa a paisagens” (IPHAN, 2017, p.3), regulamentando assim a proteção das paisagens na Europa.

Era mais um passo dado pela comunidade europeia em relação ao reconhecimento da paisagem cultural e sua valorização por meio da implementação de políticas de conservação. Em seu trabalho, Ribeiro (2007) faz uma reflexão acerca da importância do conceito de paisagem cultural e sua relação com bens patrimoniais:

Desde 1992 o conceito de paisagem cultural tornou-se cada vez mais relevante para aspirações à classificação de bens como patrimônio mundial, podendo ser uma via para o reconhecimento de estruturas ligadas a sociedades tradicionais, historicamente marginalizadas na atribuição de valor como patrimônio mundial. (RIBEIRO 2007, p. 48)

Os locais de interesse – obras do homem, ou obras conjugadas do homem e da natureza, e as zonas, incluindo os locais de interesse arqueológico, com um valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico.

⁷ ARTIGO 2.º Para fins da presente Convenção serão considerados como patrimônio natural: Os monumentos naturais constituídos por formações físicas e biológicas ou por grupos de tais formações com valor universal excepcional do ponto de vista estético ou científico; As formações geológicas e fisiográficas e as zonas estritamente delimitadas que constituem habitat de espécies animais e vegetais ameaçadas, com valor universal excepcional do ponto de vista da ciência ou da conservação; Os locais de interesse naturais ou zonas naturais estritamente delimitadas, com valor universal excepcional do ponto de vista a ciência, conservação ou beleza natural. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>>. Acesso em 10 dez. 2017.

⁸ No artigo 1º desta recomendação, áreas de paisagem cultural são definidas como: “partes específicas, topograficamente delimitadas da paisagem, formadas por várias combinações de agenciamentos naturais e humanos, que ilustram a evolução da sociedade humana, seu estabelecimento e seu caráter através do tempo e do espaço e quanto de valores reconhecidos têm adquirido social e culturalmente em diferentes níveis territoriais, graças à presença de remanescentes físicos que refletem o uso e as atividades desenvolvidas na terra no passado, experiências ou tradições particulares, ou representação em obras literárias ou artísticas, ou pelo fato de ali haverem ocorrido fatos históricos”. (IPHAN, 2017, p.03). Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20Europa%201995.pdf>>. Acesso em 11/12/2017.

Em 2000 é aprovada a Convenção Europeia da Paisagem (CEP), que entra em vigor em 2004, sendo este o primeiro convênio em âmbito internacional e dedicado exclusivamente à questão da paisagem, “introduzindo um conjunto de regras para a proteção, gerenciamento e planejamento das paisagens” (FIGUEIREDO, 2013, p. 86).

A CEP “compreende a relação entre aspectos naturais e culturais da paisagem com foco no desenvolvimento sustentável e na relação equilibrada e harmoniosa entre as necessidades sociais, econômicas e ambientais” (LUCA & SANTIAGO, 2015, p.38).

A promulgação desta Convenção foi um passo de grandes proporções dadas em relação à proteção, gestão e reconhecimento da paisagem, principalmente por meio de seu âmbito cultural, a partir dos quais a paisagem é reconhecida pela da inter-relação de fatores naturais e humanos e uma “uma componente essencial do ambiente humano, uma expressão da diversidade do seu património comum cultural e natural e base da sua identidade” (CEP, 2000)⁹, além de apontar para o caminho de políticas públicas de desenvolvimento sustentável, nas quais cada nação-signatária europeia é estimulada a promover meios para proteger, gerir e ordenar a paisagem.

Outro ponto importante está disposto no artigo 2º, que estipula que tais medidas são empregadas a todos os tipos de paisagens (não apenas a paisagens de caráter excepcional como também as paisagens cotidianas, ordinárias), ou seja, “aplica-se tanto a paisagens que possam ser consideradas excepcionais como a paisagens da vida quotidiana e a paisagens degradadas” (CEP, 2000), democratizando a valorização e gestão das paisagens europeias.

As experiências brasileiras no âmbito da paisagem⁷ iniciam-se em 1937 com o decreto-lei nº 25, que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, e no qual, no artigo 1º, parágrafo 2 do Capítulo 1 - Do Patrimônio Artístico e Histórico Nacional - já menciona a paisagem como parte dos bens passíveis de tombamento e trata-a igualmente, como outros tipos de bens patrimoniais, inclusive os edificados, embora ainda não houvesse o entendimento de uma paisagem cultural.

Os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pelo [sic] natureza ou agenciados pelo [sic] indústria humana¹⁰ (IPHAN, 1937).

Segundo Scifoni (2016), o artigo 216º da Constituição Federal (1988)⁷ criou possibilidades para a experiência da proteção ao patrimônio e às paisagens brasileiras e

⁹ Disponível em <<https://rm.coe.int/16802f3fb7>>. Acesso em 12 dez. 2017.

http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_no_25_de_30_de_novembro_de_1937.pdf

¹⁰ Disponível em

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_no_25_de_30_de_novembro_de_1937.pdf> . Acesso em 12 dez. 2017.

ainda completa que “a adoção desta nova categoria no Brasil deu-se sob a influência das práticas internacionais que estavam ocorrendo” (SCIFONI, 2016). Em 2009, o IPHAN, por meio da portaria nº 127, instituiu no Brasil a categoria de paisagem cultural, utilizando uma chancela, ou seja, um instrumento jurídico para sua proteção, conforme definição: “A chancela da Paisagem Cultural é um instrumento criado para promover a preservação ampla e territorial de porções singulares do Brasil” (IPHAN, 2009, p. 13), e complementa:

São exemplos da Paisagem Cultural as relações entre o sertanejo e a caatinga, o candango e o cerrado, o boiadeiro e o pantanal, o gaúcho e os pampas, o pescador e os contextos navais tradicionais, o seringueiro e a floresta amazônica, por exemplo. Como estes, outros tantos personagens e lugares formam o painel das riquezas culturais brasileiras, destacando a relação exemplar entre homem e natureza. (IPHAN, 2009, p. 13)

Vale ressaltar que, em 2012, a cidade do Rio de Janeiro foi a primeira área urbana no mundo que teve o valor universal de sua paisagem urbana reconhecido pela UNESCO. Os locais da cidade valorizados com o título foram: o Pão de Açúcar, o Corcovado (fig. 6), a Floresta da Tijuca, o Aterro do Flamengo, o Jardim Botânico, a praia de Copacabana e a entrada da Baía de Guanabara. E incluem ainda o Forte e o Morro do Leme, o Forte de Copacabana e o Arpoador, o Parque do Flamengo e a Enseada de Botafogo (IPHAN, 2017).

Figura 6- Rio de Janeiro



Fonte: IPHAN, 2009, p.27.

A criação de paisagens é inerente à humanidade. O estudo, gestão e salvaguarda desta categoria de patrimônio abrem novas direções para o entendimento dessas paisagens, por meio de uma noção de conjunto e valores universais, distinguindo essa categoria de outras categorias de patrimônio e tornando possível a adoção de políticas de preservação adequadas à elas.

Adotar a paisagem como patrimônio pressupõe, ao passo que admite, o constante movimento e as relações intrínsecas e inseparáveis entre conceitos e abordagens da história, da sociologia, da antropologia, da memória, da arte, da cultura, da ecologia e suas correspondências no meio físico, seja na edificação, nos objetos ou nos territórios – urbano, rural ou natural (FIGUEIREDO, 2013, p.86-87)

1.3 PAISAGEM E PATRIMÔNIO

Segundo Choay (2006, p.11), a origem da palavra **patrimônio** está “ligada às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo”, ou seja, bens, recursos e posses herdadas de geração para geração dentro de uma organização familiar. A autora ainda aponta, o caráter conceitual ‘nômade’ que esta palavra possui. Ao ser requalificada por diversos adjetivos como (genético, natural, histórico, etc.) ela acaba por seguir uma trajetória diferente. Tanto, que a expressão ‘**patrimônio histórico**’ (grifo nosso):

[...] designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum: obras e obras-primas das belas-artes e das artes aplicadas, trabalhos e produtos de todos os saberes e *savoir-faire* dos seres humanos. (CHOAY, 2006, p.11)

A noção de patrimônio está ligada a três categorias: tempo, espaço e valor. (FIGUEIRÔA -, 2007, p.298). Ao se abordar o conceito de patrimônio, é imprescindível tratar de questões ligadas à memória e a identidade. Segundo Brandão (2007, p. 12), tanto a memória como a identidade são valores subjetivos e cada ator social (administradores, técnicos, usuários) terá suas próprias percepções, valorações e prioridades dependendo de seus interesses.

É certo que o Estado ou até mesmo um grupo de indivíduos que possuem memórias em comum elabore uma identidade própria em torno de uma determinada cultura, na qual criam símbolos para dar representatividade a essa identidade. Passarelli (2005)

complementa que foi no século XVIII que se formou, na Europa, o entendimento de patrimônio nacional, criando bases para uma identidade comum.

A constituição de patrimônios nacionais teve por objetivo a criação de um referencial comum a todos que habitavam num mesmo território e, assim, unificá-los em torno de pretensos interesses e tradições comuns, sobrepondo aos interesses das memórias particulares e locais. O patrimônio passou, então, a constituir-se de uma coleção simbólica unificadora, que procurava dar as bases à identidade da nação em formação, sobreposta à diversidade de grupos sociais e étnicos presentes em um mesmo território. (PASSARELLI, 2005, p.52-53)

A presença do passado marcando as paisagens, ou representado simbolicamente pelos edifícios, se faz cada vez mais presente a partir da constituição dos patrimônios nacionais na Europa e recentemente no Brasil, ainda que de forma discreta, e conseqüentemente, pela valorização de um passado histórico, importante para a constituição da identidade local. Conforme pontua Abreu (1998):

O passado é uma das dimensões mais importantes da singularidade. Materializado na paisagem, preservado em “instituições de memória”, ou ainda vivo na cultura e no cotidiano dos lugares [...] A busca da identidade dos lugares, tão alardeada nos dias de hoje, tem sido fundamentalmente uma busca de raízes, uma busca de passado. (ABREU, 1998, p. 79)

Embora a prática de conservação patrimonial seja contemporânea, essa busca da preservação do passado nacional vem sendo realizada há mais tempo na Europa do que no Brasil. Galindo e Sabaté (2009, p.23, tradução nossa) apontam que a ideia de conservar o patrimônio herdado das gerações anteriores, é um conceito relativamente moderno, e inclusive salientam que até o século XIX, as cidades europeias geralmente compreendiam a gradual substituição dos tecidos mais antigos¹¹.

No entanto, a Europa, entre os séculos XVIII e XIX, passou por intensos desdobramentos no que se refere ao modo de lidar com a conservação patrimonial de suas históricas edificações, especialmente após a Revolução Francesa, e por meio de uma série de ações pautadas no conhecimento técnico, buscando não só a valorização como a preservação de monumentos históricos nacionais conforme pontua Kühl (2007):

O século XVIII foi marcado por vultosas transformações na Europa que acabaram por alterar a relação das variadas culturas com seu próprio passado. Vários fatores contribuíram nesse processo, a exemplo do Iluminismo, das

¹¹ La idea de conservar el patrimonio heredado de generaciones anteriores es relativamente moderna. De hecho, hasta bien entrado el siglo xix la construcción de la ciudad europea supone generalmente la paulatina sustitución de los tejidos más antiguos. (GALINDO; SABATÉ, 2009, p. 23).

profundas e aceleradas mudanças geradas pela Revolução Industrial na Grã-Bretanha, e das reações às destruições maciças posteriores à Revolução Francesa. A partir da segunda metade do século XVIII, noções relativas à intervenção em obras do passado, que haviam surgido desde o Renascimento, começaram a se afirmar para, depois, serem conjugadas nos conceitos relativos ao restauro. A restauração passou a se afastar das ações ditadas por motivos práticos, assumindo paulatinamente uma conotação cultural, baseada no conhecimento histórico e em análises formais, com maior rigor e método nos procedimentos, sendo a experiência francesa relevante nessas transformações (KÜHL, 2007, p.111-12).

Já, o Brasil, é composto por muitas cidades novas, algumas fundadas inclusive no século XX, sendo poucas as que possuem alguns séculos de existência, e que já foram tão modificadas que pouco resta do seu passado remoto. “Poucas são as cidades brasileiras, entretanto, que ainda apresentam vestígios materiais consideráveis do passado”. (ABREU, 1998, p. 79).

Após passar por um período em que o passado era visto como sinônimo de atraso e as elites promoviam o Brasil como o país do futuro¹², quando grandes transformações urbanas estavam em voga, como a reforma de Pereira Passos no Rio de Janeiro, no início do séc. XX, e as políticas desenvolvimentistas implementadas por Juscelino Kubitschek em meados do século XX, os vestígios do passado se perdiam cada vez mais. No entanto, há algum tempo vem ocorrendo um movimento contrário a esse cenário apresentado até então no Brasil:

O passado das cidades brasileiras está sendo revalorizado e a preservação/recuperação/restauração do que sobrou das paisagens urbanas anteriores é um objetivo que vem sendo perseguido por inúmeros agentes, destacando-se aí os governos municipais. Mesmo cidades relativamente novas já adotam a prática de preservar os vestígios mais significativos de sua história. E naquelas em que a destruição da herança urbana foi devastadora, grandes têm sido os esforços para salvar e valorizar o que restou. (ABREU, 1998, p.81)

Mesmo assim, com a adoção de práticas de salvaguarda, “as ações voltadas para a preservação do patrimônio industrial no estado de São Paulo têm sido tímidas” (RODRIGUES, 2010, p.32). Em relação às acanhadas ações tomadas pelo poder público em relação à preservação patrimonial, a autora ainda aponta que “a situação está relacionada a traços marcantes de nossa cultura, como os que se ligam às ideias de que o novo significa progresso e a conservação é mais cara que a destruição”. (RODRIGUES, 2010, p.32).

¹² Essas ideias foram tratadas por Maurício de Almeida Abreu em seu trabalho: “Sobre a memória das cidades” (1998).

Apesar das ações empreendidas pelo governo brasileiro em suas diversas esferas (federal, estadual e municipal), ainda há um longo caminho a ser percorrido quanto às questões de preservação do patrimônio nacional. Ainda assim, é necessário reconhecer que estamos no caminho pela busca da valorização de uma identidade nacional e da memória coletiva.

Em relação ao conceito de patrimônio industrial, a discussão torna-se ainda mais recente se comparada a do patrimônio histórico, ampliando-se apenas no século XX.

Apesar de haver manifestações incipientes e isoladas voltadas ao legado da industrialização desde finais do século XXVIII, um debate mais amplo e fundamentado sobre o tema se iniciou na Inglaterra nos anos 1950 – época em que foi utilizada a expressão “arqueologia industrial” no país despertado por variadas vertentes da historiografia (social, do trabalho, econômica, das ciências, da técnica, da arquitetura etc.) (KÜHL, 2010, p. 37).

A respeito da disseminação dos valores do patrimônio industrial, Ribeiro (2010) complementa que:

O patrimônio industrial ganharia maior atenção na década de 1960, quando, correspondendo a profundas transformações tecnológicas no sistema de produção, na Europa foram destruídas importantes edificações industriais. Só recentemente ganharia a atenção dos preservacionistas brasileiros. (RIBEIRO, 2010, p. 35)

As ferrovias (contemplando toda a infraestrutura necessária ao seu funcionamento) compõem o vasto grupo de elementos pertencente ao patrimônio industrial, pois “considera-se o processo de industrialização intimamente ligado ao desenvolvimento do transporte ferroviário [...] e para seu funcionamento as ferrovias devem possuir uma estruturação industrial” (KÜHL, 2011, p.40).

Cabe salientar que “as estradas de ferro deram ainda origem a um novo tipo arquitetônico, as estações de trem” (KÜHL, 1998, p.58). Embora as estações (principalmente no interior do Estado de São Paulo) fossem consideradas como a ‘porta de entrada da cidade’, sobre elas recaem questões emocionais ligadas à memória afetiva, uma vez que “estão relacionadas a chegadas e partidas, a separações e encontros” (RIBEIRO, 2010, p. 39).

Talvez por esse motivo, muitos órgãos de preservação tenham optado pelo tombamento destes edifícios sem levar em conta a questão do conjunto. No entanto, não se deve deixar de reconhecer dentro deste vasto complexo voltado à lógica de transporte, a

importância dos edifícios de apoio como armazéns, escritórios, depósitos, moradias, oficinas, etc.

O papel da ferrovia no contexto urbano vai muito além da conexão entre territórios e como meio de transporte de pessoas e mercadorias. Elas são responsáveis, em muitos casos, pela estruturação da malha urbana, uma vez que o percurso adotado pelos trilhos alterava diretamente a constituição do traçado viário, como é o caso de Bauru, no Estado de São Paulo, e de Campo Grande, no Estado do Mato Grosso do Sul. Também as relações econômicas e sociais foram construídas ou modificadas nas cidades depois da chegada das ferrovias, e, além disso, foram responsáveis pela importação de técnicas de construção e novos materiais, alterando de forma significativa a paisagem local.

As paisagens industriais, além da importância como testemunhos históricos ou técnicos, contribuem para a configuração [...] de personalidade de uma região. Os elementos que compõem essa paisagem – fato igualmente evidenciado pelos estudos que delinearam a “invenção” do patrimônio urbano – não representam interesse isoladamente. São justamente a escala monumental, a perfeita assimilação dos edifícios ao entorno e o efeito de conjunto os atributos que lhe conferem a destacada representatividade. (COSSONS, 1978, p. 424-425 apud RUFINONI, 2013, p.89)

As paisagens culturais abrangem uma diversidade ímpar de manifestações humanas sobre seus ambientes naturais, desde jardins projetados, até parques, campos agrícolas, entre tantas outras. E é justamente isso que a paisagem cultural representa, a manifestação das sociedades em seu campo terrestre. Segundo Ribeiro, “a vinculação entre paisagem e patrimônio cultural não é recente, mas vem ganhando especial destaque, nas últimas décadas, [...] através da noção de paisagem cultural” (RIBEIRO, 2007, p. 09).

A expressão do passado e que se conecta diretamente com a identidade dos lugares está presente não apenas nas paisagens rurais, como também nas cidades e núcleos urbanos, podendo ser representada por meio de seus símbolos, como suas edificações, seus espaços livres ou até mesmo de suas vias. Isto posto, podemos dizer que:

A redefinição dos conceitos espaciais implica em buscar um maior comprometimento deles com o tempo, em apreender a cidade como estrutura espaço-temporal, já que ambos, espaço e tempo, são, nesta perspectiva, inseparáveis. (ALBANO; WERNECK, 1986, p.40)

É a paisagem existente em torno das estações ferroviárias que conforma os centros de lazer ou de serviços, que define os espaços livres e delimita as vias de comunicação,

quase sempre atuando como um marco na história das cidades, um divisor de águas em relação ao desenvolvimento urbano, como foi o caso de Bauru, que já era um núcleo urbano formado antes da instalação de três companhias ferroviárias, entre 1905 e 1910, assim como Campo Grande, antes da chegada dos trilhos em 1914.

Era comum a desapropriação de áreas das cidades para a instalação dos trilhos e demais dependências da ferrovia, muitas vezes até retalhando o patrimônio. Conforme explica Ghirardello (1992) sobre o estabelecimento da EFNOB em Bauru:

A instalação do complexo ferroviário da Noroeste, embora ainda pequeno em relação ao que se transformaria no futuro, obriga, **mais uma vez, radical transformação no traçado desse setor da cidade.** (grifo nosso). [...] Sua inserção na trama urbana reforçará os problemas causados pela Sorocabana, devido sua contiguidade, completando o isolamento do patrimônio com todo o futuro setor norte da cidade (GHIRARDELLO 1992, p.90).

O autor se refere à primeira alteração no traçado urbano (fig. 7) realizada pela Estrada de Ferro Sorocabana em Bauru, que no ano anterior à sua instalação solicita a desapropriação de terrenos pertencentes ao patrimônio e ainda que, sendo implantada junto ao Ribeiro Bauru, irá intensificar a segregação em relação ao crescimento de bairros a norte e a oeste da cidade, o que já estava ocorrendo devido ao relevo em forma de vale, que criava uma barreira natural.

Dessa forma, o traçado da Noroeste irá reforçar esse cenário de afastamento de setores da cidade e, por fim, a Companhia Paulista irá recortar ainda de forma mais contundente o patrimônio, reforçando “uma barreira que vai contemplar a segregação já existente pela topografia de fundo de vale, em direção ao setor oeste e norte da cidade” (GHIRARDELLO, 1992, p.92). Cabe ressaltar que posteriormente será construído pela Noroeste um grandioso edifício contemplando as três Companhias Ferroviárias (fig. 8).

Figura 7- Mapa de Bauru em 1911. É possível ver a inserção dos três ramais ferroviário sobre o patrimônio, cortando-o e isolando algumas áreas.



Fonte: GHIRARDELLO, 1992, p. 94

Figura 8- Foto aérea, construção da nova estação de Bauru, em 1938.



Fonte: PELEGRINA; ZANLOCHI, 1991, s/p.

O patrimônio, representado pelas construções de diversas épocas, está inserido na malha urbana, demonstrando a sobreposição de vários 'tempos' em um mesmo espaço. Essa sobreposição gera um diálogo interessante entre os elementos urbanos e históricos desses locais.

A paisagem histórica e cultural é o resultado da sobreposição de diversos tempos dentro de um mesmo espaço, por isso ela é dinâmica, sendo alterada a partir de acontecimentos que remetem a um determinado período histórico. Conforme aponta (GALINDO; SABATÉ, 2009):

[...] a paisagem e o território são uma realidade em evolução contínua, como a sociedade que os cria, e o que deveria preocupar-nos não é tanto garantir sua imutabilidade –com base na proteção–, mas evitar que, no processo natural de transformação, o território e a paisagem sejam despojados dos seus valores patrimoniais, simbólicos, em suma, de sua identidade [...] (GALINDO; SABATÉ, 2009, p. 23, tradução nossa)¹³.

A evocação de um passado que se materializa por meio de seu patrimônio, está intimamente ligada à memória das sociedades com determinados eventos que ali ocorreram, gerando uma sensação de pertencimento. Para Brandão (2007):

Sobre a memória dos lugares podemos dizer que ela é construída em ‘camadas’ – cada indivíduo tem uma memória individual e outra colectiva, com limites maiores (que inclui as ‘lembranças dos outros’, isto é, do meio) mas que ainda se perspectiva a partir ‘de dentro’.
Distingue-se a memória colectiva da memória histórica por esta ser perspectivada a partir de fora: a memória histórica é baseada no isolamento de e um momento ou período, na busca do que o diferencia do anterior e do posterior, para compreender a transformação, enquanto a memória colectiva trata da permanência e continuidade. (HALBWACHS, 1950 apud BRANDÃO 2007, p. 14)

A importância da preservação da memória e a consequente promoção de uma conexão com a identidade presente em determinados locais reside justamente na manutenção de seus espaços ou de seus símbolos, promovendo a perpetuação desta memória às futuras gerações e demonstrando imenso respeito ao passado e à nossa cultura.

A preservação urbana objetiva a harmoniosa relação entre o patrimônio construído e o conjunto de especificidades materiais e imateriais que configuram a cidade contemporânea. Garantir a transmissão desse patrimônio ao futuro, a partir do respeito pelas estratificações históricas e da relação cotidiana com as linguagens construtivas moldadas ao longo do tempo, significa, portanto, buscar uma nova forma de compreender e respeitar a própria cidade, suas preexistências, coexistências e transformações. (RUFINONI, 2013, p. 323)

¹³ [...] el paisaje y el territorio son una realidad en continua evolución, como la sociedad que los crea, y que aquello que debe preocuparnos no es tanto asegurar su inmutabilidad –basándonos en la protección–, sino evitar, en el natural proceso de transformación, el territorio y el paisaje se vean despojados de sus valores patrimoniales, simbólicos, en definitiva, de su identidad. (GALINDO; SABATÉ, 2009, p. 23).

CAPÍTULO 2

**AS PORTAS QUE SE ABREM: A PAISAGEM COMO
NATUREZA**



Ponte Francisco de Sá sobre o Rio Paraná, em Três Lagoas. Fonte: Autora, 2017.

CAPÍTULO 2: AS PORTAS QUE SE ABREM: A PAISAGEM COMO NATUREZA

Ao abrir esta porta, apresentamos a paisagem como um ambiente material e vivo das sociedades humanas. A paisagem não representa apenas a natureza tampouco caracteriza-se como reflexo somente das ações do homem, ocorridas em separadamente. Ela é o conjunto destes dois complexos articulados: a natureza em si e o pensamento humano que nela atua, tendo como resultados territórios que são produzidos e vivenciados pelas sociedades ao longo do tempo. Atualmente, a paisagem é pensada como “uma entidade medial [...] é ao mesmo tempo, e essencialmente, totalmente natural e totalmente cultural. É o elemento onde a humanidade se naturaliza e onde a natureza se humaniza (e se simboliza)” (BESSE, 2014, p. 41-42). Segundo Moisset (2006), as fronteiras entre o artificial e o natural desapareceram. Prova deste deslizamento é a aparição de novos conceitos e termos como “naturartificial” que exprimem esta simbiose, como Manuel Gausa apresenta em seu dicionário de arquitetura “Metápolis”. A natureza passou de residual a elemento protagonista em sua interação com o artificial (MOISSET, 2006, p.22, tradução nossa)¹⁴.

Neste caso, a paisagem ferroviária criada pela EFNOB, pode ser lida por meio da ação do homem no ambiente natural e, como consequência, pela criação dos primeiros núcleos urbanos, nos territórios que serviam antes aos grupos indígenas¹⁵, transformando essas regiões em locais humanizados, por meio da modificação da paisagem natural, por conta da implantação da ferrovia. Assim como, quando implantada em núcleos já consolidados, a paisagem ferroviária surge com as instalações industriais, bem como na alteração da dinâmica destes núcleos, tendo como resultado uma rica paisagem cultural. Nesta perspectiva, Besse (2014) destaca: “uma paisagem é, antes de tudo, uma totalidade dinâmica, evolutiva, atravessada por fluxos de natureza, intensidade e direção bastante variáveis e, por isso, lhe é atribuída uma temporalidade própria” (BESSE, 2014. p.43).

A paisagem também se faz presente nas ciências da natureza e nas ciências do homem. O estudo da botânica, geologia, ecologia, etc., apontam para o caminho das ciências naturais, sendo este um dos temas fundamentais da paisagem.

¹⁴ Las fronteras entre natural y artificial han desaparecido. Este deslizamiento es evidenciado por la aparición de nuevos conceptos. Por ejemplo Manuel Gausa en su Diccionario de Arquitectura Metápolis presenta términos como naturartificial que expresa esta simbiosis o “acoplamiento”. La naturaleza pasó de ser considerada residual a ser elemento protagónico en su interacción con lo artificial. (MOISSET, 2006, p.22)

¹⁵ Para maiores informações sobre os violentos conflitos com os índios Caiagangues que ocupavam a região anteriormente à construção da ferrovia, ver o trabalho de Maria Ines Malta Castro ‘O preço do progresso – a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914).

A paisagem também é o vento, a chuva, a água, o calor, o clima, as rochas, o mundo vivo, tudo o que cerca os seres humanos: resumindo, todo um meio ambiente cujas evoluções, na verdade, são afetadas, mais ou menos diretamente, pela ação, a emoção, e o pensamento humanos (BESSE, 2014, p.39).

O natural e o humano/antrópico se cruzam, se sobrepõem, se conectam, desconectam, estabelecendo uma série de relações. A paisagem é uma inter-relação das ações antrópicas com o meio natural, ou seja, “deve ser entendida como o ponto de encontro entre as decisões humanas e o conjunto das condições materiais (naturais, sociais, históricas, espaciais, etc.) nas quais surge e tenta formular-se” (BESSE, 2014, p. 45).

Santos (1993) aponta para uma mudança do homem com o meio ambiente, sobretudo no século XIX. Houve uma fase na história em que o homem valorizava as diversas condições do meio natural, mas selecionando na natureza apenas o que era fundamental para si. No fim do século XVIII e principalmente no século XIX, ocorre a mecanização do território, em que a criação do meio técnico substitui o meio natural (SANTOS, 1993, p. 35). Surge então, um meio técnico-científico com base na presença das ciências e das técnicas, aplicado também no que tange à remodelação do território. Este contexto do meio técnico e científico e como ele atua no território, moldando-o à maneira que for mais conveniente, vem de encontro aos nossos estudos, uma vez que a ferrovia, como uma das consequências deste contexto, molda o meio natural de acordo com seus objetivos, neste caso, o de levar os trilhos em direção ao oeste, criando novas paisagens neste meio natural.

Podemos dizer que “num espaço de tempo relativamente curto, o Brasil acelera a mecanização do território e enfrenta uma nova tarefa, isto é, a constituição, sobre áreas cada vez mais vastas, desse meio técnico-científico-informacional” (SANTOS, 1993, p.36).

É justamente o século XIX que o meio brasileiro torna-se favorável à implantação da ferrovia. Em um primeiro momento, em meados do século XIX, as ferrovias foram organizadas a partir de capitais britânicos, principalmente no Brasil, em que

A legislação ferroviária imperial atendia os interesses do capital estrangeiro e as estradas de ferro construídas no século XIX, destinadas ao escoamento da produção do café do interior para os portos de exportação, representavam um filão promissor para o investidor (BORGES, 2011, p. 30).

Em um segundo momento, as ferrovias foram patrocinadas pelos fazendeiros, que organizaram seus capitais excedentes provindos, principalmente, da produção cafeeira, investindo-os na expansão dos ramais ferroviários para o eficiente escoamento das

safras. Borges (2011, p.31) aponta que “a produção cafeeira em terras cada vez mais distantes da costa tornou-se possível graças à expansão ferroviária no país. A cultura da rubiácea e os trilhos cresceram juntos e foram sócios na conquista de novas fronteiras.” Já, em um terceiro momento, a ferrovia assume um papel integrador e articulador do vasto território brasileiro, uma vez que “no auge da expansão ferroviária no Brasil, além das linhas destinadas a escoar a produção cafeeira, construíram-se algumas estradas de ferro de integração regional” (BORGES, 2011, p. 32). Além disso, “após a guerra contra o Paraguai, a fronteira Oeste do Brasil tornou-se uma questão de segurança nacional” (TRUBILIANO, 2015, p.234), e assim foram propostos inúmeros projetos com a finalidade de promover a conexão entre as regiões do território nacional que ainda permaneciam isoladas, de alguma forma. Desse modo, “a Ferrovia Noroeste do Brasil (NOB) nasceu sob o signo da defesa do Estado Nacional e da expansão das relações capitalistas para a fronteira Oeste brasileira” (TRUBILIANO, 2015, p. 233). Kuhl (2010), corrobora a importância dos ramais ferroviários como fonte de conexão do território nacional uma vez que

As ferrovias foram importante fator de integração do território, ocasionando a transformação de sua paisagem natural e construída, geraram mudanças em muitas cidades e a fundação de outras, incidiram na configuração da malha viária, no sistema de transporte urbano e interurbano. (KÜHL, 2010, p. 01).

É neste contexto que abordaremos a EFNOB, apontando os fatores que ocasionaram a sua constituição como companhia ferroviária e o seu percurso entre o oeste paulista e o sul do Mato Grosso¹⁶, descortinando uma série de paisagens naturais que aos poucos vão se articulando às ações antrópicas, transformando-se num produto técnico e social, e de onde emergirão as paisagens culturais, como resultado da interação homem/meio natural.

¹⁶ Cabe ressaltar que o Estado do Mato Grosso (MT) foi desmembrado em 1977 pela lei complementar nº 31, assinada pelo então presidente Ernesto Geisel, criando o estado do Mato Grosso do Sul (MS). Fonte: Governo do Estado do Mato Grosso do Sul, disponível em <<http://www.ms.gov.br/a-historia-de-ms/>>. Acesso em 2 de agosto de 2017.

Doravante, iremos nos referir a esse estado como sendo a região sul do Mato Grosso, visto que os arcos temporais abrangidos por esta pesquisa são anteriores ao referido desmembramento.

2.1. CONSIDERAÇÕES SOBRE A FORMAÇÃO DA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

Conhecida até o início do século XIX como “territórios despovoados” ou “territórios desconhecidos” a porção do território paulista que abrange Bauru e suas imediações era quase desconhecida da população branca. Contudo, esse panorama começa a mudar em meados do século XIX quando algumas famílias de mineiros, fluminenses e outras do Vale do Paraíba, deslocam-se a essa região, iniciando a formação de amplas fazendas (PELEGRINA, ZANLOCHI, 1991, p.04).

Desde o século XIX foram propostos uma série de projetos que abarcavam o traçado de uma ferrovia que partisse em direção ao Mato Grosso, principalmente após a Guerra do Paraguai, onde foi sentida a grande fragilidade das fronteiras brasileiras assim como a dificuldade de comunicação entre territórios dentro do Brasil.

Já no Governo Provisório Republicano de 1890 é criado um estratégico sistema de viação geral, ligando diversos Estados brasileiros com o Rio de Janeiro. Em direção ao Mato Grosso era proposta uma ferrovia, porém havia, conforme o projeto, diferentes alternativas de percurso. Diante do impasse de soluções, é chamado o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro para estudar e indicar o melhor trajeto. [...] escolhendo seu ponto mais avançado em relação ao Mato Grosso, na época, Agudos ou Bauru. (GHIRARDELLO, 19992, p. 88)

Em 1890, uma comissão de engenheiros é nomeada pelo Governo da República para organizar um plano Geral de Viação (fig. 9) procurando desenvolver uma comunicação eficiente dentro do território brasileiro, por meio do estabelecimento de diretrizes para a ligação de várias regiões do território nacional, por meio de linhas de comunicação. Este Plano jamais sairia do papel, no entanto, iria influenciar a adoção de medidas que viabilizaram a comunicação dentro do território.

Dessa maneira, por meio do decreto N° 862 de outubro de 1890, foram feitas várias concessões de estradas de ferro e de navegação fluvial. Dentre elas, foi outorgado ao Banco União do Estado de São Paulo o privilégio de zona e garantia de juros de para uma estrada de ferro que partisse de Uberaba, em Minas Gerais à Vila de Coxim, no Mato Grosso. “Tal concessão e suas subseqüentes alterações resultariam no traçado da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil” (GHIRARDELLO, 2002, p. 23).

A frente da Noroeste do Brasil que se ocupou do sul de Mato Grosso caracterizou-se por ser uma ferrovia de penetração, em busca de ocupação de novas áreas, expansão agrícola e povoamento. Na sua versão sul-mato-

grossense, a ferrovia respondeu as vulnerabilidades da fronteira oeste, no sentido de defender o território ameaçado pelo temor de um possível conflito contra as nações platinas (TRUBILIANO, 2014, p. 77).

Figura 9- Mapa do Plano Geral de Viação.



Fonte: Brasil, 1973, apud FINGER, 2009.

Em 1903, o engenheiro Emílio Schnoor publica seu estudo intitulado “Memória do Projecto de Estrada de Ferro a Matto-Grosso e fronteira da Bolívia por São Paulo dos Agudos, Itapura, Miranda e rio Paraguay” analisando o traçado da futura ferrovia sob vários pontos de vista, desde a posição militar estratégica até o aproveitamento dos famosos campos da Vacaria e das reservas hidráulicas de Avanhandava, chegando à conclusão de que o melhor traçado seria o seguinte: São Paulo dos Agudos-Itapura-Miranda-Rio Paraguai. O estudo teve grande repercussão nos meios ligados à engenharia, ao governo e esfera política em geral.

Em 1904, com a finalidade de explorar a concessão obtida pelo Banco União de São Paulo, foi formada uma companhia presidida pelo engenheiro João Teixeira Soares denominada Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), tendo recebido a transferência da concessão da estrada de Uberaba no Estado de Minas Gerais a Coxim em Mato Grosso, concretizando-se dessa forma, a Noroeste do Brasil. Em 1904, por meio do decreto N° 5.349 de 18 de outubro, o traçado da estrada foi alterado de modo a partir de Bauru, prevendo as vantagens que a cidade ofereceria futuramente, no prolongamento da Sorocabana, que oferecia a vantagem da igualdade da bitola, devendo terminar na cidade de Cuiabá.

Em 1907, “o destino da ferrovia é alterado novamente passando a ser Corumbá no Mato Grosso, e não mais Cuiabá” (GHIRARDELLO, 2002, p. 29).

Finalmente, a sonhada ligação com o Mato Grosso estava prestes a se iniciar unindo interesses de ordem estratégica aos econômicos. Seriam ligadas regiões isoladas do território nacional, velha aspiração dos setores militares e diplomáticos, mas principalmente passariam a estar disponíveis ao capital imensas áreas inexploradas do território paulista e também do mato-grossense. (GHIRARDELLO, 2002, p. 29).

Assim, em setembro de 1906, foram inaugurados e abertos ao tráfego provisório os primeiros 48 quilômetros, até a estação de Jacutinga (denominada depois Avaí), no trecho paulista. De muitas estações situadas em uma região pouco explorada, se originariam diversos núcleos urbanos (MATOS, 1990, p.130)

Em 1907, foram inaugurados mais 110 quilômetros até a estação de Lauro Müller (atual Miguel Calmon). Nesse trecho, os principais núcleos de povoamento são Cafelândia, Lins e Promissão. Em 1908, são implantados mais 80 quilômetros e inauguradas as estações de Glicério, Penápolis e Birigui, chegando até a estação de Araçatuba, que mais tarde seria uma das maiores cidades de toda a zona Noroeste. (MATOS, 1990, p.131)

A conclusão dos trabalhos da Noroeste, foi a mais rápida da história das ferrovias no Brasil, sendo executados 450 quilômetros até a margem do Rio Paraná, onde chegou em 1910 e em novembro do mesmo ano, chegou ao lugar onde seria construída a estação de Três Lagoas, primeira cidade do mato grosso a receber os trilhos da companhia. (MATOS, 1990, p.132)

2.2. A DINÂMICA DA PAISAGEM: A NATUREZA DE BAURU A CAMPO GRANDE

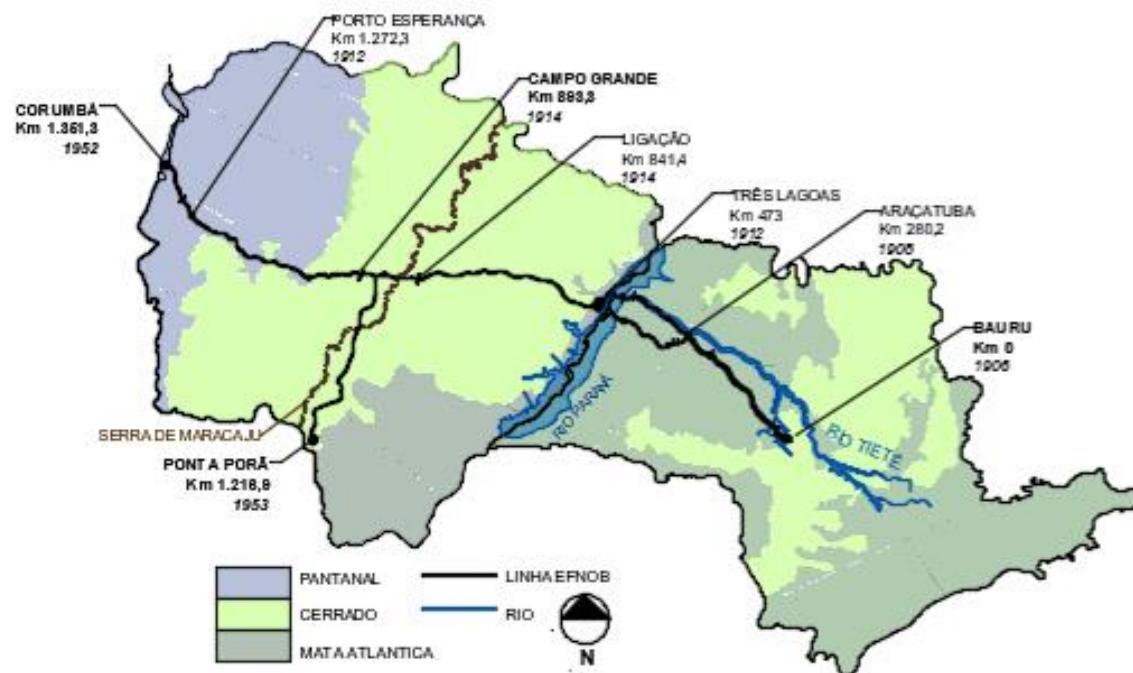
Em relação aos aspectos naturais destas regiões, o que reservava a fisiografia da paisagem que se iniciava em Bauru (SP) e ia até Campo Grande, no sul do Mato Grosso? E como a EFNOB interveio no sítio natural? Para entender essa operação que deu início à criação das paisagens ferroviárias, por meio da combinação do meio natural com as ações humanas, na região oeste do Estado de São Paulo e no sul do Mato Grosso procuramos discorrer sobre os aspectos morfológicos destas paisagens (fig. 10). Em seu manual sobre estrada de ferro, Oliveira (1912) aconselha:

O engenheiro que se dedicar à exploração das estradas de ferro no Brasil, deve preparar-se pelo estudo da parte da Geogenia, que trata da formação dos sistemas orographicos, e familiarizar-se com a nomenclatura e as ideias

expostas nos tratados especiaes de topografia e traçado das vias de comunicação. Noções sobre *planos cotados e problemas resolvidos com o auxilio das curvas de nível* [...]. No terreno deve o engenheiro recordar aquellas noções, observar o caracter geral das serras, estudar suas ramificações e a distribuição dos cursos d'água (OLIVEIRA, 19112, p. 15).

Para a construção de estradas de ferro era necessário não somente conhecimentos na área de engenharia civil, como em geologia e ciência da natureza, uma vez que elas poderiam ser implantadas em diferentes meios. No caso da EFNOB, sua implantação se deu junto à natureza, e é isso que a caracteriza como uma ferrovia de penetração, em solos praticamente inexplorados. Era uma situação bem diferente do que implantá-las em um meio já urbanizado.

Figura 10- Biomas atravessados pela EFNOB, entre SP e MS. Em seu percurso, ora os trilhos seguem o espigão ora aproximam-se do Rio Tietê.



Fonte: Autora (2018) a partir dos mapas disponíveis no IBAMA, IBGE, SITE ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS < <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>>e < <http://all-trens.blogspot.com.br/2016/03/mapa-de-todas-as-estacoes-da-ferrovia.html>> .

2.2.1. A Paisagem Paulista

Em comparação com alguns trechos da estrada, “o reconhecimento dos primeiros cem quilômetros, a partir de Bauru, foi relativamente simples em razão a ocupação rural, que, embora esparsa, criava condições de deslocamento” (GHIRARDELLO, 2002, p.32), não sendo, contudo, o que aconteceu em áreas mais adiante que praticamente foram ‘desbravadas’ pela ferrovia.

A vegetação, e os solos foram também estudados. Em linhas gerais, observou-se que nos primeiros cem quilômetros, a partir de Bauru, a terra não era das mais apropriadas para o café [...]. Era região de grés calcário permeável, sujeito a erosões. Percebeu-se também que as terras nos espigões eram mais favoráveis ao plantio do café, denotado facilmente pela vegetação vigorosa, por determinadas espécies de árvores e pela menor frequência de geadas. Nas encostas dos vales, entretanto, a vegetação era menos robusta, aproximando-se das características das matas dos cerrados, indicando solo de pior qualidade. aproximando-se das características das matas dos cerrados, indicando solo de pior qualidade. Junto aos ribeirões, a mata voltava a se adensar, embora fossem áreas suscetíveis a geadas e úmidas demais para o plantio do café. Nos cem quilômetros seguintes, a terra era excelente para essa lavoura, em particular a localizada no divisor de águas. Daí em diante, predominavam os cerrados e os campos. Porém, toda a região, independentemente da qualidade do solo, tinha uma característica muito importante para a lavoura: ‘é uma das zonas mais recortadas de cursos d’água que temos visto. Pode-se dizer que não há dois quilômetros sem veio d’água’. A grande quantidade de córregos e riachos, além de favorecer um futuro uso agrícola, facilitaria o traçado da ferrovia [...]. Tais condições permitiam que os trilhos pudessem se situar, de uma maneira geral, no divisor de águas do Tietê e Aguapeí/Feio, aproximando-se do primeiro a partir do quilômetro 307, e cruzando-o no 322. O caminhamento geral da linha seria “naturalmente conduzido pela disposição dos cursos d’água”, ou seja, aproveitar-se-iam, especialmente, os afluentes do Tietê bordeando-os à meia-encosta, como forma de buscar rampas suaves, fugindo-se de desníveis bruscos (GHIRARDELLO, 2002, p.32-3).

Segundo Ghirardello (1992, p. 88), “uma comissão de engenheiros chega à região em 1903 e define Bauru como melhor local para o início dos trilhos”. Assim era dado início aos trabalhos de reconhecimento da situação fática em que os trilhos deveriam ser instalados. Em 1904 houve a realização da 1ª comissão engenheiros para proceder os estudos para a implantação da ferrovia “do trecho em solo paulista da Estrada, ou seja, de Bauru ao Rio Paraná. Este seria o primeiro reconhecimento geral da área, anterior, aliás, à famosa Comissão Geográfica de 1905 ” (GHIRARDELLO, 2002, p.29).

Desse modo, após inúmeros estudos, o ponto inicial escolhido pela EFNOB, foi a cidade de Bauru. Conforme explica Matos (1990, p. 130), “Bauru e não Agudos foi o ponto escolhido para início da ferrovia, numa antevisão de todas as vantagens que, para o futuro, a cidade poderia oferecer”.

Bauru já era região reconhecida, no entanto, até as fronteiras do Estado de São Paulo, os trilhos iam penetrando cada vez mais em matas virgens e fechadas. Diversos reconhecimentos foram efetuados ao “extremo sertão do estado” para conhecimento desta natureza que iria receber os trilhos da Noroeste.

Bauru já era região reconhecida, no entanto, até as fronteiras do Estado de São Paulo, os trilhos iam penetrando cada vez mais em matas virgens e fechadas. Diversos reconhecimentos foram efetuados ao “extremo sertão do estado” para conhecimento desta natureza que iria receber os trilhos da Noroeste.

Em resumo, os trilhos partiriam de Bauru, seguiriam o espigão entre os rios Tietê e Aguapeí/Feio, próximo do quilômetro 300, se aproximariam das margens do Rio Tietê, cruzando-o no Canal do Inferno, caminhariam pela margem direita do Tietê rumo ao Rio Paraná, transpondo-o em Urubupungá e daí em direção a Mato Grosso e Goiás. (GHIRARDELLO, 2002, p.29)

Segundo Constantino (2005)

Geologicamente, a região de Bauru, enquadra-se no Arenito Bauru com latossolo vermelho escuro, fase arenosa, que permite considerável infiltração de água pluvial. As formações geológicas do subsolo são responsáveis pela forma visível da terra: a topografia, que compreende um relevo pouco acentuado, com altitudes que variam de 490 a 620 metros. A topografia e o processo de erosão natural são responsáveis pelas declividades, os vales, colinas e enrugamentos que irão influenciar na organização da implantação de qualquer projeto urbano [...]. (CONSTANTINO, 2005, p.41)

A vegetação predominante na região de Bauru é o cerrado, além da presença de pequenos fragmentos de mata tropical semidecídua de planalto, dependendo do tipo de solo (CONSTANTINO, 2005, p.41).

Henrique P. Veloso, técnico do Instituto Oswaldo Cruz, esteve na região de Bauru em 1948 junto à Comissão de Estudos Geográficos da Região Centro-Oeste do Brasil, saindo do Rio de Janeiro e percorrendo cidades do Centro Oeste Paulista e do Mato Grosso do Sul fazendo um reconhecimento fitogeográfico com a finalidade de terminar os estudos acerca da ecologia do cerrado, iniciados em 1946, bem como promover um estudo detalhado do município de Poxoreu no Mato Grosso para um futuro aproveitamento da região para fins de colonização. Dessa forma, o diretor da EFNOB na época, coronel Lima Figueiredo, colocou à disposição da expedição um trem especial, objetivando a observação sobre as reais possibilidades de uma possível colonização ao longo da região trafegada por esta estrada de ferro. Os estudos duraram aproximadamente 4 meses, iniciados no Rio de Janeiro com destino à Bauru e encerrados em Goiânia. O trecho de Bauru a Campo Grande (MS) foi feito em aproximadamente 2 meses (VELOSO, 1948, p. 813 – 15).

Segundo Veloso (1948) na região de Bauru a equipe constatou

[...] grandes campos com pastagens entremeados por cafezais (fig. 11), plantações de eucaliptos e alguns núcleos de matas. A visão global desses núcleos, ora existentes no município de Baurú e nos que o circundam, nos permitiu concluir acerca do tipo de revestimento vegetal que cobria a região pois, a situação dessa vegetação, estabelecida nas mais variadas, isto é, no alto das ondulações do terreno, encostas suaves e abruptas, vales e ravinas, margens dos rios e riachos, etc., demonstra que, no passado, as matas dominaram completamente a região”. (VELOSO, 1948, p. 820)

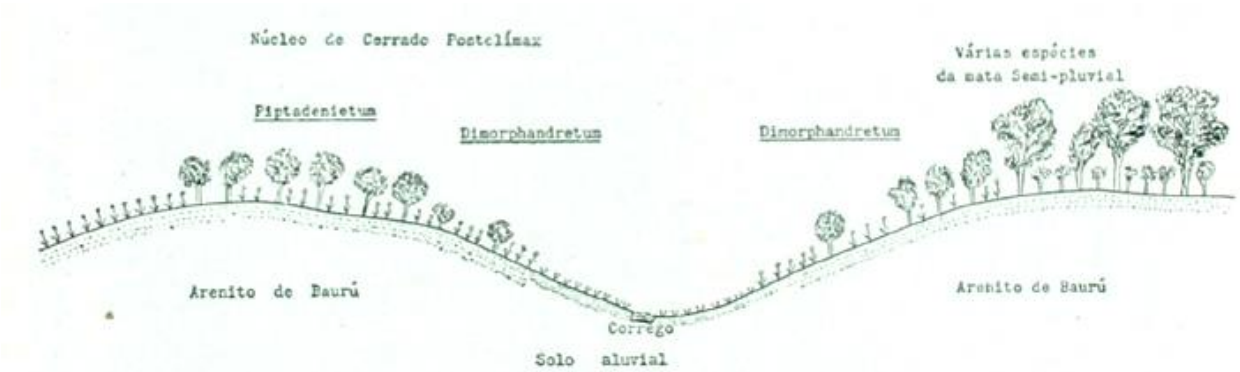
Figura 11- Vistas aéreas de Bauru na década de 1940. Núcleos de mata relíquias que ocupa os vales, alto e encosta das ondulações. À direita, os cafezais.



Fonte: VELOSO, 1948, p. 821.

Veloso (1948) ainda observou terras recentemente desmatadas, dando lugar a novas plantações de café, o que demonstrava não somente a negação de uma forma tradicional de agricultura, como uma previsão do que em breve seria o Oeste Paulista, “um grande areal com pastagens pobres”. Discorreu também sobre as antigas áreas de cafezais já em abandono, onde ainda restavam alguns “esqueletos das árvores”, o que permitiu definir que o tipo de vegetação antes das destruições, era um clímax de matas do tipo Semi-pluvial (fig. 12) (VELOSO, 1948, pg. 822).

Figura 12 - Perfil de uma zona próxima à colônia de Aimorés (Bauru). Mostra um trecho do Cerrado postclímax sendo invadido por espécies do clímax Semi-pluvial.



Fonte: VELOSO, 1948.

Em relação à implantação dos trilhos, com base nos levantamentos acerca dos primeiros 100 km, a Noroeste prosseguiu com seus trabalhos, inaugurando o primeiro trecho com 48 km de Bauru até a estação e Jacutinga, em 1906. Todavia, a ferrovia encontrou inúmeras dificuldades durante sua construção, sofrendo inúmeros revezes, seja no trecho paulista, desde doenças tropicais, como a malária, a qual que dizimou boa parte dos trabalhadores que atuavam na implantação da ferrovia, além dos frequentes ataques indígenas, que tentavam proteger seu território, conforme aponta Queiróz (2004)

De fato, na primeira década do século 20 era o oeste do Estado de São Paulo, e não o sul do Mato Grosso, que constituía uma área ainda não-conquistada e praticamente desconhecida pelos povoadores não-índios. Tratava-se aí de um território habitado pelos Kaiagang (chamados coroados) e que foi por eles ardorosamente defendido, do que resultaram ásperos confrontos, em que perderam a vida muitos indígenas e também numerosos trabalhadores e engenheiros da construção [...] foi também no trecho paulista que a malária, senhora do vale do baixo Tietê, impôs às obras elevadíssimo tributo em vidas de trabalhadores (QUEIRÓZ, 2004, p.24).

Ainda assim, a EFNOB deu continuidade aos trabalhos rumo ao sul do estado do Mato Grosso. Segundo Finger (2013), a construção do trecho mato-grossense foi dirigida pelo conceituado engenheiro Emilio Schnoor e realizada em duas frentes de trabalho: “uma partindo da estação de Porto Esperança, na margem esquerda do Rio Paraguai, [...] em 1908, e outra em sentido inverso, partindo de Jupia, às margens do Rio Paraná, no município de Três Lagoas, em frente a Itapura, em 1910”. (FINGER, 2013, p. 274). Essas duas frentes encontraram-se em Campo Grande em 1914, na estação de Ligação, e assim, foi aberto ao tráfego o trecho de Bauru a Porto Esperança. Ainda segundo Matos (1990), a extensão dos trilhos adiante de Araçatuba direcionou a estrada para a margem do rio Tietê, no km 336, por regiões pantanosas e insalubres, fazendo grande quantidade de vítimas, principalmente devido às febres e às moléstias. (MATOS, 1990, p. 131). Objetivando obter maiores lucros na construção, a ferrovia procurava terrenos mais planos que não dispusessem a movimentação de grandes quantidades de terra. Segundo Castro (1993, p.187), com esta preocupação, o engenheiro Eugene Lafon na época da construção do ramal de Araçatuba a Lussanvira, deixou de seguir a linha que seguia pelos espigões altos e salubres e decidiu “iniciar o percurso pelos varjões do Rio Tietê” (MORAIS FILHO, p. 55 apud CASTRO, 1993, p. 187), sendo esta uma das principais zonas Estado de São Paulo com focos de malária, o que fatalmente ocasionou inúmeras mortes dos funcionários da ferrovia. Ainda havia a

preocupação com os ataques dos indígenas – os primeiros ocupantes do território - que os trabalhadores sofreram durante boa parte da construção da estrada, tirando muitas vidas e fazendo parte de um capítulo triste na história da Noroeste.

Na literatura acerca da EFNOB, muitos autores discorreram acerca das dificuldades enfrentadas durante a implantação da ferrovia no meio natural e quase desconhecido.

Na literatura acerca da EFNOB, muitos autores discorrem acerca das dificuldades enfrentadas durante a implantação da ferrovia no meio natural e quase desconhecido:

Em São Paulo, devido à densa mata tropical logo à frente de Bauru e, sobretudo, na sequência de Araçatuba, a baixada do rio Tietê, por onde a linha margeava até chegar ao rio Paraná, as febres malignas desenvolveram-se com maior intensidade em relação à maioria do terreno percorrido em Mato Grosso, formado por cerrados e campinas. (MORATELLI, 2009, p. 127)

Araçatuba indicava então a boca do sertão virgem que marginava os rios Tietê e Paraná. [...] O prosseguimento do traçado encontrou daí em diante dois sérios tropeços: região florestal inculta e excessivamente paludosa, e terrenos de propriedade ainda indefinida [...] Daí, a diretriz inclinou-se francamente para as margens do rio Tietê e foi ficando estações [...] Até aí, foi uma odisséia de sacrifícios de toda a espécie, a luta contra os índios, as matas e os brejos. Atingia a estrada o Itapura, com vista para o famosos Salto do Tietê e para os velhos quartéis da Colônia Militar, que foi gurada do caminho das Monções de Pracicaba. (CARVALHO, 1942, p.29)

Encontramos ainda no relatório do engenheiro responsável pelas tarefas de construção da EFNOB de 1910, informações sobre os trabalhos desenvolvidos em 1909, que, no trecho paulista, mediante a insalubridade da região, com a derrubada das matas (fig. 13) eram frequentes as “febres de mau caráter” afastando o pessoal e impedindo novas contratações, além dos ataques indígenas (Relatório, 1910, s/p). O engenheiro relata que foi organizado um eficiente serviço profilático e hospitalar, no entanto, não cita a grande quantidade de trabalhadores mortos ora pelos ataques, ora pelas doenças.

Figura 13- Derrubada das matas do trecho paulista.



Fonte: Ercilla & Pinheiro, 1928.

Corroborando as descrições feitas por Matos (1990), Carvalho (1942) e Moratelli (2009) e em posse do relato do referido relatório, acreditamos que esse cenário das doenças tropicais, por meio das febres malignas se intensificou de forma considerável por volta do km 200, próximo à Araçatuba, devido à grande proximidade com o Rio Tietê.

Veloso (1948) quando esteve em Araçatuba, relata que a paisagem assemelhava-se à de Bauru, com “grandes cafezais entremeados por pequenas culturas de outras plantas econômicas, grandes pastagens de Capim Colônião (fig. 14) e alguns núcleos de matas como testemunhos da antiga cobertura regional” (VELOSO, 1948, pg. 826).

Embora a paisagem em geral seja similar, o panorama que foi averiguado na ocasião foi completamente alterado, pois houve devastações, queimadas, o próprio cultivo e isso acabou transformando a fitofisionomia dos grandes campos de pastagens de “Capim colônião e Jaraguá”, alternado por “culturas de café e alguns núcleos de matas”. A formação geológica e os solos que dela se originaram não influenciaram tanto na constituição da vegetação clímax, mas em relação à conformação da paisagem atual, pois no solo de Arenito Botucatu a quantidade de campos pastagens é muito menor que do no solo de Bauru. Assim pode-se perceber que a riqueza do solo e a ação do homem influenciaram de maneira contundente a formação da paisagem agrícola, em que a “razão da agricultura nem sempre é espelhar a exuberância da vegetação original e, também, que a riqueza da terra não deve ser prevista pela cobertura, mas sim pela análise pedológica. (VELOSO, 1948, p.832-33).

Figura 14- Pastagem de Capim Colônião



Fonte: Veloso, 1948.

Seguindo por Araçatuba, na região de Pereira Barreto, a vegetação era dominada pelo “Angico Preto” (*Piptadenia af. Macrocarpa*). O autor relata que a expedição notou que nesta região as árvores eram muito mais desenvolvidas do que o seriam normalmente no Cerrado, concluindo que a causa mais provável seria que o solo possui maior poder de retenção de águas das chuvas, uma vez que as espécies companheiras deste trecho de cerrado são as mesmas estudadas no Estado do Mato Grosso, Minas Gerais e Goiânia. (VELOSO, 1946, p.47 apud VELOSO, 1948, p. 830).

No relatório do Ministério de Viação e Obras pública do ano de 1911, encontramos o seguinte trecho acerca das obras de construção da EFNOB:

As terras atravessadas, desde Itapura até Jupiá, são de excelente qualidade, provindo da decomposição do augito porphyrito ou diabase, constituindo a justamente reputada terra roxa, apta para todo o gênero de culturas. As mattas poderão fornecer dormentes, madeira e lenha, e parecem muito adequadas para o plantio do algodão, café, cacáo, canna e cereaes. Verifica-se que este trecho de linha é de grande futuro, quando se reílecte que, desde o Jupiá até ao Salto de Sete Quedas, na extensão de 500 kilometros, o rio Paraná é francamente navegável e conta, além disso, com 2.000 kilometros de alimentos, formando um rede de navegação de 2.500 kilometros. (RELATÓRIO Viação e obras publica, ano 1911, p.241).

Jupiá era praticamente a última estação em solo paulista. Localizava-se quase na divisa de São Paulo com o sul do Mato Grosso. As terras férteis aptas para a agricultura, seguiam a tendência das demais regiões entrecortadas pela EFNOB e que permitiram o desenvolvimento da agricultura e a criação nos núcleos urbanos em solo paulista.

2.2.2. A paisagem sul-mato-grossense

Atravessando o Rio Paraná e adentrando o lado matogrossense, encontravam-se outras condições morfológicas da paisagem, predominando os cerrados e campinas, que propiciavam condições mais favoráveis à implantação dos trilhos e eram menos sujeitos à proliferação de doenças tropicais, se comparado ao lado paulista. Informação esta, corroborada por Monbeig (1984, p.29) em que relata que “na outra margem do rio, no Mato Grosso, as condições geográficas mudam totalmente: à floresta tropical dos planaltos paulistas e paranaenses, sucedem-se os *campos* e os *cerrados*” (fig. 15). No entanto, na extensão em que predominava o Pantanal (fig. 16), deveriam ser empregadas técnicas construtivas específicas. Por se encontrar alguns trechos de áreas alagadiças (grandes planícies inundáveis), era necessário dotar estes trechos de aterros elevados para garantir a segurança e estabilidade das linhas férreas nos períodos de cheia, onde também eram utilizados bueiros para dar vazão à água.

Figura 15- Cerrado em Mato Grosso



Fonte: AYALA, SIMON, 1914, p. 298

Figura 16- Pantanal sul- mato-grossense. Ao fundo, notar algumas construções e uma caixa d'água.



Fonte: IHGMS, 2017.

Interessante destacar a transição da paisagem natural entre os estados de São Paulo e Mato Grosso, cuja fronteira é demarcada por um elemento natural, o Rio Paraná. A presença do rio certamente influenciou o traçado da ferrovia, posto que deveria ser levada em conta a instalação de um elemento que o transpusesse, tal qual foi a ponte Francisco de Sá (fig. 17). Assim, a ferrovia deveria lidar com as interferências e características naturais do meio, como o tipo de solo, relevo, vegetação e hidrografia, resultando em intervenções diferentes na paisagem, motivada pelos diferentes arranjos naturais.

Figura 17- Ponte Francisco de Sá, no Rio Paraná. Notar a diferença dos tipos vegetais nas duas margens do Rio, uma em SP e outra no MS.



Fonte: Prefeitura Três Lagoas.

Dessa forma, Queiroz (2004) esclarece que o sul do Mato Grosso possui basicamente duas formações principais: (fig. 18)

Figura 18- Bacias hidrográficas do Mato Grosso do Sul.



Fonte: Autora (2018), a partir de <<http://sanderlei.com.br/PT/Ensino-Fundamental/Mato-Grosso-do-Sul-Historia-Geografia-34>>.

- A primeira é o planalto (parte do planalto sedimentar da Bacia do Paraná), possuindo áreas de cerrado, mata tropical e campos limpos (inclusive os *campos da Vacaria*)

- A segunda é a baixada paraguaia (o vale do Rio Paraguai), que compreende o Pantanal e maciços montanhosos como Urucum e Bodoquena.

Essas duas formações são separadas por uma linha de *cuestas* (chamadas de 'serras' localmente, destacando-se a 'serra de Maracaju') (fig. 19), que corta o Estado ao meio praticamente, de norte a sul (QUEIROZ, 2004, p.53).

Figura 19- Trem na Serra de Maracaju, próximo à Campo Grande



Fonte: QUEIROZ, 1997.

A grande planície inundável conhecida como Pantanal, está presente nos estados do Mato Grosso e no Mato Grosso do Sul, correspondente ao vale do Rio Paraguai e seus afluentes. Tanto que é costume na região, denominar os diversos 'pantanais', segundo os rios como por exemplo, o 'pantanal do Rio Paraguai', 'pantanal do rio Cuiabá', do Rio Miranda, Aquidauana, etc. (QUEIROZ, 2004, p.53).

Em 1913, o engenheiro Sylvio Saint Martin relata em seu texto sobre o histórico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que os 500 km entre o Rio Paraná e a cidade de Campo Grande, apesar das extensas campinas, que num primeiro momento aparentavam certa facilidade quanto à construção, revelou dificuldades devido ao grande número de cursos d'água com largura de mais de 10 metros, sendo necessária a importação de materiais como que viriam de longas distâncias, como Bauru, e por meio do Porto de Santos, distante em torno de 1.000 km (SAINT MARTIN, 1914, p. 150).

No relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas de 1908, a cidade de Campo Grande está qualificada como tendo um clima ameno, excelente água potável e indicada como o ponto mais conveniente para o entroncamento dos dois ramais da Estrada: um para Ponta Porã e outro para Corumbá.

Já no relatório de serviços da Noroeste do ano de 1910, é citado que em 1909 também houve inúmeras dificuldades no trecho mato-grossense, próximo à Corumbá e Porto Esperança (fig., 20), que, embora a topografia mais plana fosse favorável à construção, este trecho está localizado em área pantanosa, e portanto era preciso lidar com as cheias dos rios, além da grande distância para recebimento do material de construção. (fig. 21)

Figura 20- Cidade de Porto Esperança junto ao Rio



Fonte: SAINT MARTIN, 1914.

Figura 21- Construção difícil no pantanal.



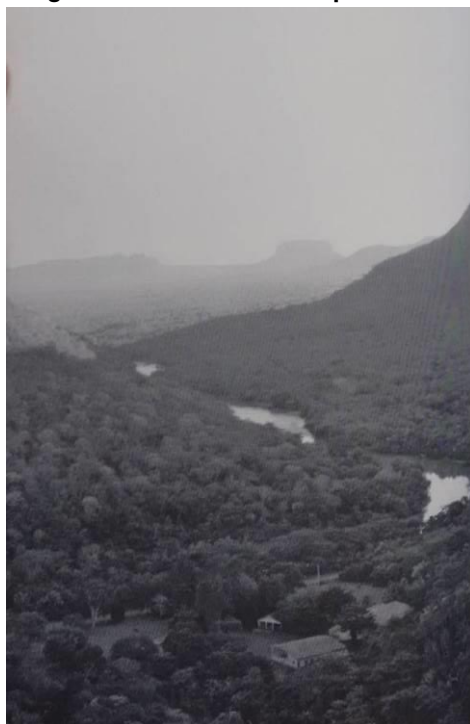
Fonte: AYALA, SIMON, 1914.

Vinda de São Paulo, a Noroeste após cortar o planalto do Paraná, atravessa os pantanais correspondentes aos dois importantes rios: o Miranda e o Aquidauana (fig. 22), e ainda antes de chegar a Porto Esperança, corta o pantanal que corresponde ao Rio Paraguai. Cabe ressaltar que em todos estes casos, as superfícies eram modestas: “no caso do pantanal do Paraguai, algo em torno de 40 km [...] entre os contrafortes do Maciço da Bodoquena e a barranca do grande rio”. (QUEIROZ, 2004, p.53).

Diferente das intercorrências que o trecho paulista sofreu, “no planalto sul-mato-grossense, a expansão da pecuária, que data da primeira metade do século 19, já se havia encarregado de eliminar ou neutralizar a presença indígena” (QUEIROZ, 2004, p.24). Além do mais, o bioma presente no Mato Grosso do Sul é menos sujeito às doenças como ocorreu no trecho paulista.

No final da década de 1940 quando a expedição esteve no local, Veloso relata que após a travessia do Rio Paraná, desponta uma vegetação tipo Cerrado, formando um grande contraste com as Matas Semi-pluviais. Desde Bauru, a transição da vegetação se acentua, com a diminuição do porte das árvores, que também ficam mais esparsas, espécies decíduas, gramíneas, e uma maior incidência da espécie ‘Guarirobas’, demonstrando uma mudança gradual da vegetação e de climas (VELOSO, 1948, pg.833-35).

Figura 22- Vista do Rio Aquidauana.



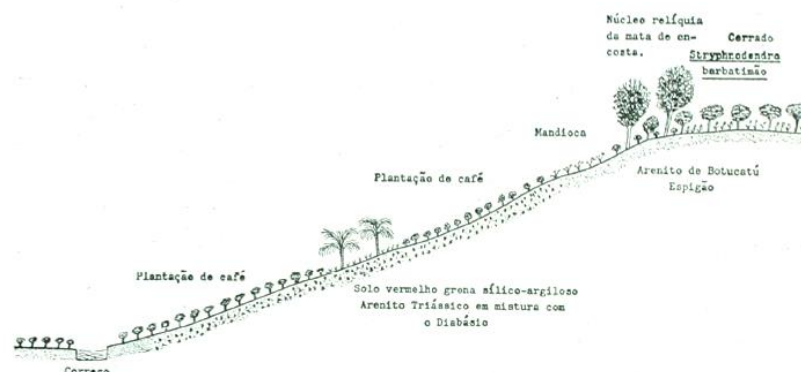
Fonte: SANTOS; CASTILHO, 2012.

No Rio Paraná há a presença de erosão em alguns pontos, e em relação aos tipos vegetais, em suas margens observando-se tanto o Cerrado como a Mata, havendo “uma verdadeira interpenetração dos climaxes”. (VELOSO, 1948, p. 836-37).

Já em Três Lagoas, após o Rio Paraná, na região onde passa a Estrada de Ferro, havia uma brusca distinção entre as espécies vegetais. Veloso (1948) destaca que as características em ambas as margens do Rio Paraná são divergentes, pois no Estado de São Paulo (margem esquerda) a vegetação é Semi-pluvial, e o solo, aparentemente, retém mais umidade. Já no sul do Mato Grosso (margem direita) a vegetação é do tipo Cerrado e o solo não possui condições de reter água. (VELOSO, 1948, p. 836).

Pelos relatos do autor, nas viagens pelo interior do Mato Grosso, percebemos que a vegetação de Cerrado ocorre basicamente de três formas: o Cerradão, que ocupava o alto dos espigões, através de espécies vegetais resistentes à seca, e uma mata mais ‘rala’ o Cerrado, em ondulações mais suaves, tipos vegetais baixos, inclinados e tortuosos e espécies arbustivas e os campos cerrados, ou caatinga, com predominância de gramíneas, e espécies arbustivas e de pequeno porte, nas superfícies planas ou levemente inclinadas que se situavam às margens dos rios (VELOSO, 1948, p.847-49). Em Campo Grande, o Cerradão era predominante, com espécies “Pau-terra” de folhas pequenas e grandes, Angico Preto, Pequi, Barbatimão e Capotão. Em alguns locais foram encontrados vestígios de queimadas. Não havia uma só das matas analisada que não tenha tido algum trecho devastado para as lavouras (fig. 23). Entretanto, ainda havia alguns pequenos núcleos intactos (VELOSO, 1948, p. 848).

Figura 23- Perfil de uma zona próxima à Campo Grande em Rochedinho, onde é utilizado o aproveitamento agrícola das encostas, onde antes existiam matas e o Cerrado tipo subclímax



Fonte: Veloso, 1948.

Em relação ao último trecho, que corresponde de Campo Grande à Porto Esperança, as dificuldades foram ainda maiores, pois havia a travessia pelo Pantanal do Rio Paraguai de 40 km (conforme citado por Queiroz no trecho acima).

Em 1918, o Cônego Jacomo Vicenzi viajou de trem pelo estado do Mato Grosso, e suas memórias e impressões foram registradas e publicadas no livro “Paraíso Verde”. Dentre suas memórias acerca deste Estado, destacamos uma que consideramos relevante a este trabalho, ao descrever a paisagem vista através da viagem de trem:

Estamos em Matto Grosso. D'esse Estado pouco conhecia. [...] Entretanto mal acabava de transpor o magestoso Paraná, e uma vista nova vinha deslumbrar meu espirito. O Paraná é o rio que serve de limite entre São Paulo e Matto Grosso. Atravessado esse rio, a natureza, até aqui rústica e sombria, muda de aspecto e toma ares de uma dama gentil e graciosa a qual vae ao encontro dos hospedes que a visitam. Com o movimento da locomotiva, começa a descortinar-se essa immensidade de campinas que, de lado a lado, se perdem no horizonte. São pastagens infinitas, são planícies, por vezes suavemente onduladas, em que o gado se multiplica prodigiosamente, constituindo a principal riqueza de seus habitantes. Mas aquellas planícies, sem fim não são uniformes, como talvez se possa imaginar. Mudam-lhe continuamente o aspecto: arvoredos lindamente disseminados, bosques verdejantes, negros e arredondados, capões, regatos e, de espaço em espaço, grandes rios que cortam e recortam aquellas vastidões, dando-lhes a seiva e a vida. E note-se: o que acabo- de dizer não é nem a sombra das bellezas incomparáveis e das riquezas patentes ou escondidas com que a divina Providencia dotou esse Estado gigante de um e meio ou dois milhões de kilometros quadrados de superficie. Considerar-me-ei feliz si este modesto trabalho se tornar de alguma utilidade para o desconhecido e injustamente desprezado Matto Grosso (VICENZI, 1918, p. 51)

Por fim, procuramos apresentar o cenário em que foi implantada a EFNOB no início do século XX, e suas especificidades, uma vez que não era algo costumeiro a construção em meio à natureza quase intocada, ou seja, praticamente destituída de qualquer infraestrutura. Nesse sentido, foi diferente das outras companhias ferroviárias que instalavam seus trilhos em locais onde já havia algum tipo de desenvolvimento urbano ou rural, como o caso das fazendas, que recebiam a ferrovia para o escoamento da produção.

A maior característica da EFNOB, pautada em seu pioneirismo e seu caráter expansionista, foi a criação de paisagens diretamente sobre o meio natural. Para isso, era imprescindível o conhecimento e a aplicação de boas técnicas, como foi ressaltado por Oliveira (1912), e com a finalidade de “materializar o progresso” em meio à natureza. Devido à diversidade de biomas encontrados ao longo da linha férrea, os profissionais da ferrovia precisavam propor soluções específicas, em virtude das características de cada local, como a constituição do solo, a topografia, presença de rios e córregos,

vegetação e clima. Dessa forma, a ferrovia ‘criou’ paisagens de alto valor cultural, reflexo do pensamento humano, materializado nas técnicas construtivas e caracterizado pela ação do homem sobre seu meio natural.

CAPÍTULO 3

ATRAVESSANDO OS VÃOS DO TERRITÓRIO: A PAISAGEM COMO EXPERIÊNCIA COLETIVA



CAPÍTULO 3: ATRAVESSANDO OS VÃOS DO TERRITÓRIO: A PAISAGEM COMO EXPERIÊNCIA COLETIVA

Ao abrir esta porta, abordamos a paisagem fabricada e habitada. As primeiras experiências de organização das cidades estudadas neste trabalho em suas mais diversas escalas, contemplam desde os edifícios, os recortes territoriais e até a formação de unidades administrativas que mais tarde se transformam em cidades. A escolha de diversas escalas, se dá com o propósito de abordar a paisagem sob vários aspectos, uma vez que quanto maior for a escala a ser analisada, maior será a complexidade da paisagem. Assim, analisamos desde a unidade construída até o complexo ferroviário e como ele se insere na malha urbana, tendo como objetivo final a comparação entre a formação da paisagem de duas cidades, em diferentes Estados, e que possuem uma estreita relação com a ferrovia.

A escolha de uma escala sempre é como se sabe, ao mesmo tempo, a escolha de um tipo de problema; e, à medida que cresce a escala do estudo (do quadro de pintura ao jardim e ao território), o conceito de paisagem modifica-se inevitavelmente, bem como o questionário a qual é submetido. (BESSE, 2014, p. 26)

A paisagem pode ser definida como o território produzido e praticado pelas sociedades ao longo do tempo, pelas mais diversas motivações e como uma obra coletiva produzida por determinados grupos de acordo com objetivos específicos.

Esta porta, trata ainda do território e do ambiente, que são conceitos relevantes para efetuar a análise da paisagem sob o viés cultural e da experiência coletiva, e para isso, é fundamental discorrer sobre estes princípios.

Assunto (2011), traz uma distinção do conceito de território, de ambiente e de paisagem. O ambiente pode ser definido por meio de um significado biológico (que se refere às condições de vida tanto física quanto geograficamente), como também pelo significado histórico-cultural conforme a localidade, os meios de produção e de trabalho desenvolvidos, costumes, tradições, testemunhos artísticos locais, ocupações estrangeiras... São todos fatores que influenciam o ambiente. Ainda afirma que não existe ambiente sem território e, caso haja a destruição do ambiente, o território permanecerá idêntico, mesmo com as metamorfoses de seu ambiente, seja ele biológico ou histórico-cultural. Para o autor, ambiente é mais do que território, é o território acrescido de vida, de história, da cultura, da biologia...

Enquanto o território é a matéria-prima para o ambiente, o ambiente é o território organizado pelo homem e pela natureza em função da vida. O território é uma mera

abstração burocrática, tratada pelos registros civis e pelas repartições financeiras. A nossa vida ocorre no território modelado pelo ambiente, ainda mais pelo ambiente biológico que nos proporciona condições de vida, e do ambiente histórico-cultural que permeia nossas vivências, sem o qual apenas vegetaríamos.

O ambiente em si, como algo puro e simples, também é uma mera abstração; o ambiente real, concreto e em que vivemos, é sempre o ambiente na conformação de território: a paisagem. Ou seja, o conceito de paisagem inclui em si os conceitos de território e de ambiente. E é essa a realidade na qual devemos intervir e estudar: a paisagem - nem o ambiente e tampouco o território (ASSUNTO, 2011, p. 127-9).

O território possui em si a soma das experimentações e das ações produzidas sob um conjunto de práticas (que podem ser de cunho econômico, político ou social, por exemplo) e que nele deixam diversas marcas. Como escritas na superfície terrestre, o homem altera seu meio, organiza seu espaço e forma inúmeras paisagens como “uma obra coletiva das sociedades que transformam o substrato natural” (BESSE, 2014, p. 29).

Logo, a leitura das paisagens nos permite compreender os modos de organização do espaço, bem como seus propósitos, pistas dos comportamentos sociais, modos de vida, de trabalho, de habitar, enfim, o funcionamento de determinadas sociedades e como isso reflete em sua organização espacial.

[...] na paisagem podemos encontrar o reflexo da nossa ação, a medida do nosso viver e agir no *território* (entendido como espaço no qual agimos, nos identificamos no qual temos os nossos laços sociais, os nossos mortos, as nossas memórias, os nossos interesses vitais, ponto de partida do nosso conhecimento do mundo) (TURRI 2011, p.173).

Para Santos (1988) a paisagem é “o que nossa visão alcança [...] pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a vista abarca. Não é formada apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons, etc.” (SANTOS, 1988, p. 21). A paisagem transcende o espaço, configura-se no sentir, na apreciação, no alcance da visão. E assim, cada paisagem torna-se única, pois a **escrita paisagística**¹⁷ (grifo nosso) é feita de modo diferente, em que cada sociedade impõe uma dinâmica própria sobre o território, criando para si o ambiente que lhe cabe de acordo com suas necessidades e condições.

¹⁷ A paisagem também é o lugar das memórias, que está marcada pelas sucessivas práticas culturais. A este ato de ‘marcar’ o território, de deixar a escrita sobre a superfície terrestre, Besse (2014) dá o nome de escrita paisagística.

Neste sentido, o valor de uma paisagem está mais atrelado à soma dos costumes, práticas e das experimentações desenvolvidos num determinado local do que de um sentido estético, embora este também o seja (BESSE, 2014, p.27).

Dessa forma, a escrita na superfície terrestre pelos grupos humanos criou uma diversidade de ambientes, materializando-se nas mais diversas paisagens, por meio de espaços organizados e moldados por estes grupos.

Cabe apontar também a existência das 'paisagens inconscientes', isto é, manifestações das necessidades e conveniências de grupo humanos de acordo com determinada época e com o meio físico, sem que tenham sido fruto de projetos ou que tenha havido qualquer tipo de estudo prévio.

Por exemplo, os cercamentos feitos na Inglaterra entre o segundo quartel do século XVIII e o primeiro quartel do século XIX, onde "mais de 2,4 milhões de hectares de terra foram apropriados pelos proprietários politicamente dominantes: cerca de um quarto da totalidade de terras cultivadas" (WILLIANS, 1990, p.138). Esse processo determinou uma reconfiguração dramática na vida de muitos camponeses que segundo o autor "é encarada como a causa da destruição de uma comunidade rural tradicional" (WILLIANS, 1990, p.137), uma vez que as terras foram sofrendo ações de privatização (os *Enclosure Acts*), destituindo as últimas aldeias onde ainda vigoravam os campos abertos e os direitos comuns, forçando os camponeses a procurar meios de subsistência nas áreas urbanas.

Aos poucos, a paisagem ganhou novos aspectos por meio de uma outra relação estabelecida entre o homem-campo, que foi sendo alterada. Não houve uma intencionalidade através de projetos arquitetônicos ou paisagísticos e da intervenção de profissionais técnicos, mas sim o reflexo de interesses políticos, sociais e principalmente, econômicos. Por outro lado, podemos citar como exemplo de paisagem criada conscientemente, a reforma da cidade de Paris realizada na segunda metade do século XIX, na gestão de Napoleão III, por Eugène Haussmann. Motivada por questões sociais, higiênicas (salubridade) e principalmente políticas, a capital francesa foi completamente remodelada e regiões inteiras da cidade foram demolidas e substituídas. Grandes e amplas avenidas, implantação de novos edifícios neoclássicos dispostos de maneira alinhada, inserção de novos equipamentos urbanos e uma nova rede de infraestrutura urbana (esgoto, iluminação, rede de gás, etc.), deram novas feições à capital francesa, alterando dramaticamente sua paisagem, mas pautadas em projetos que por sua vez, conferiram uma nova lógica urbana e social.

Figura 24- Fragmentação dos municípios de Araçatuba e Monte Aprazível.

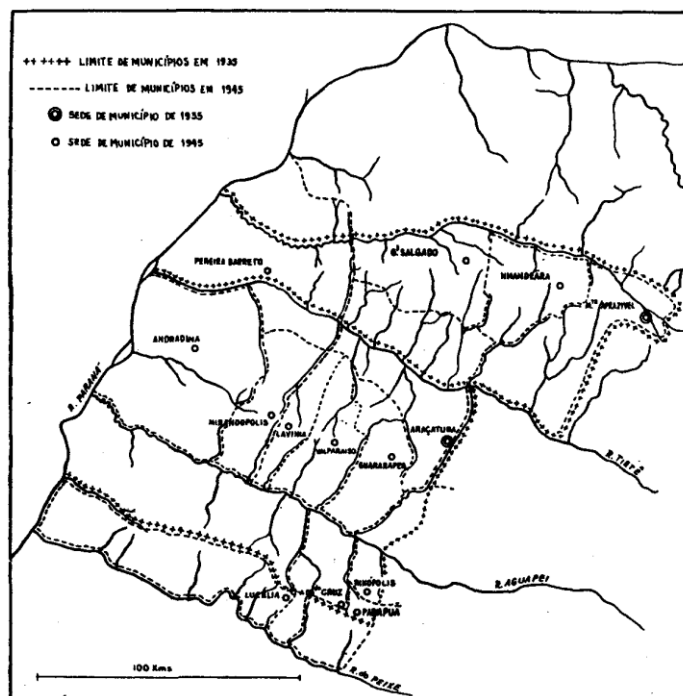


Fig. 22. A fragmentação progressiva dos municípios de Araçatuba e Monte Aprazível (1935-1945).

Fracionamento ocasionado pelo afluxo de pioneiros, com a construção do trecho da estrada de ferro Noroeste do Brasil chamada "variante" e a abertura de estradas carroçáveis.

Fonte: MONBEIG, 1984, p. 218.

Outro caso interessante e de grande importância em relação à paisagem criada de forma consciente, foi a formação da rede de cidades fundadas na fronteira noroeste do estado de São Paulo, cenário em que recai a presente pesquisa. No início do século XX, as regiões antes desabitadas sofreram "um dos mais rápidos processos de urbanização da história brasileira, tendo ao final de aproximadamente 50 anos, uma rede de 100 pequenas e médias cidades" (SILVA, 2003, p.147), como podemos observar na fig. 24, sobre a fragmentação progressiva dos municípios de Araçatuba e Monte Aprazível (1935-45), devido ao contingente de pioneiros devido à construção da 'variante' da EFNOB e abertura de estradas carroçáveis. Dentro deste contexto, houve patrimônios fundados com o objetivo de servir a projetos de colonização agrícola de Companhias Colonizadoras. Dentre as cidades que se formaram a partir desse modelo urbanístico, podemos destacar as cidades de Panorama, Flórida Paulista (fig.25) e Andradina em São Paulo e Terenos e Três Lagoas no sul do Mato Grosso. Essas cidades tiveram seu espaço organizado por meio de um projeto urbanístico e consequentemente uma paisagem planejada que propiciou a venda e ocupação do maior número possível de

lotes, explorando novas formas de ocupação do território ao invés da incansável repetição das quadriculas utilizadas largamente no interior paulista. A exemplo desse tipo de projeto de cidade Santos (2003) descreve:

O desenho urbano de Flórida Paulista foi cuidadosamente supervisionado pela CAIC¹⁸ e é possível que algum engenheiro da companhia tenha sido o autor de seu traçado, que apresenta um desenho interessante, bem diferente do tradicional plano ortogonal. Um plano radial sobreposto sobre o plano em tabuleiro de xadrez forma o esquema básico. Oito ruas radiais partem de uma praça central octogonal e são interligadas através de ruas circulares (SANTOS, 2003, p. 163).

Figura 25- Projeto do parcelamento urbano de Florida Paulista, SP, década de 1940.



Fonte: SERAFIM, 2009.

Independentemente do tipo de organização territorial e de sua paisagem correspondente, a essência desta análise se pautava na constituição dos espaços e na gênese de sua organização, conforme apontado por Besse (2014)

Nesse sentido, as distinções que costumam ser feitas entre a paisagem comum, que seria produzida inconscientemente por uma coletividade humana, e a paisagem intencional, que seria conscientemente projetada pelos profissionais, assim como as distinções entre a construção civil e a arquitetura de paisagem, são distinções que deixam de ser tão rígidas: pois, em todos os casos, e em todos os níveis, o objetivo é a organização de um espaço que possa responder a necessidades humanas (BESSE, 2014, p. 33).

¹⁸ A Companhia Agrícola de Colonização e Imigração

Independentemente do tipo de manifestação que uma paisagem possa refletir, seja espontânea ou projetada, ela sempre será o resultado de ações que conformam e ordenam um determinado lugar, como um mapa vivo e dinâmico que nos permite sua leitura, uma “sucessão de rastros, de pegadas que se superpõe no solo e constituem, por assim dizer, sua espessura tanto simbólica quanto material” (BESSE, 2014, p.33).

3.1. A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO COLETIVO: O CONTEXTO DA FORMAÇÃO DOS NÚCLEOS DE BAURU E CAMPO GRANDE

Para entender a formação dos núcleos urbanos de Bauru (SP) e de Campo Grande (MS), é necessário, primeiramente, entender qual o contexto em que surgiram estas cidades.

Sabe-se que o território brasileiro, no século XVI, começou a ser povoado pelas regiões litorâneas “conforme as práticas lusitanas de formações urbanas que privilegiavam a costa” (GHIRARDELLO, 2010, p. 39).

Em relação ao Estado de São Paulo, Matos (1990) aponta que a deficitária comunicação dentro do território promoveu o isolamento do planalto paulista durante quase todo o período colonial (MATOS, 1990, p.23). No século XVIII, a política de povoamento de Morgado de Mateus¹⁹ marca o início do desenvolvimento paulista por meio da concessão de sesmarias, conferindo uma nova fisionomia ao território paulista que é ocupado em quase metade de sua totalidade. Importante mencionar também no século XVIII, e como fator de grande relevância para o crescimento de São Paulo, o ciclo paulista do açúcar proporcionou a criação e o desenvolvimento de inúmeras cidades, tal qual as bases econômicas para a expansão da economia cafeeira, posteriormente, no século XIX. Por sua vez, o café irá encontrar no oeste paulista uma frutífera região (através da terra roxa) para o desenvolvimento de suas numerosas lavouras. Mesmo com o progresso das atividades do século XVIII, como o plantio da cana de açúcar e movimento dos tropeiros, os caminhos entre o planalto e o litoral ainda permaneceriam precários por muito tempo (MATOS, 1990, p.30-31).

Ghirardello (1992) aponta outra causa para a marcha em direção ao oeste paulista: a ocupação de terras. Em 1850 foi promulgada a Lei nº 601 que dispunha das terras devolutas do Império a quem comprovasse seu usucapião. Após aquele período as terras seriam comercializadas. Esse fato gerou uma acirrada corrida por posseiros em

¹⁹ Em relação à política de expansão adotada por Morgado de Mateus em seu governo (1765-1775) Ghirardello (2010, p.41) pontua: “O governador da província cumpriu as ordens e formou Campinas, Piracicaba, Itapetininga e Itapeva, ente outras, num esforço de colonização centralizado, ao mesmo tempo que melhorou o acesso a elas”

busca das terras que se situavam na região do oeste paulista, tendo várias delas, seus registros de compra e ocupação falsificados.

A todos os que tivessem começado a cultivar o solo e pudessem justificar seu direito de primeiro ocupante, permitia essa lei que registrassem seus títulos e posse, num prazo de quatro anos. Em 1854, foram generosamente precisadas as condições, pois que se prescrevia que podiam ser legitimadas as posses efetuadas pacificamente, por quem se tivesse instalado nelas em primeiro lugar; e desde que as terras estivessem cultivadas ou nelas houvesse um indício de cultivo, e que o ocupante ou quem o representasse, nessas terras habitasse permanentemente. (MONBEIG, 1984, p.144).

A região que compreende o oeste paulista era conhecida no século XIX como “terras devolutas”, “terrenos desconhecidos” e até mesmo “terrenos ocupados pelos indígenas ferozes”. No final do século XIX e início do século XX foi ocupada senão pelas plantações de café, e posteriormente, pela ferrovia, que foi ‘plantando cidades’ ao longo de seu percurso.

Cavenaghi (2006, p. 226-227) assinala que a expressão ‘sertão desconhecido’ foi cunhada pelo marechal Müller em 1837, ao confeccionar seu famoso “Mappa Chorographico da Provincia de São Paulo” (fig. 26) referindo-se à região no interior do território que ainda restava desconhecida.

Ao analisar os mapas de São Paulo desta época, aponta que o trabalho feito por José Maria Lisboa (fig. 27) expunha algumas falhas históricas ao não apresentar o registro de grande parte do interior da província, onde a área noroeste do território é representada como “terrenos desconhecidos”, corroborando a falta de domínio sobre esta região, uma vez que o governo não dispunha de dados administrativos, além de validar a ideia de isolamento cultural e material de várias localidades na região (CAVENAGHI, 2006, p.226). Cabe salientar que algumas décadas mais tarde, o processo de formação de cidades no oeste paulista seria tão intenso que: “na última década do século XIX, o governo do estado havia criado 41 municípios, a imensa maioria deles nas regiões de povoamento recente” (MONBEIG, 1990, pg. 113).

A região praticamente desconhecida pela ‘civilização’ até o século XIX, uma vez que era habitada de forma maciça por tribos indígenas²⁰ vai mostrando uma feição extremamente atrativa, posto que as condições sociais, econômicas e principalmente políticas se voltam para esta área. São vários fatores que propiciam essa convergência

²⁰ Castro (1993) trabalha essa questão do massacre das tribos indígenas que habitavam a região quando da construção da estrada de ferro. A região do oeste paulista apresentava ocupação de diversas tribos indígenas, assim como o sul do Mato Grosso, em menor escala. Ou seja, estes territórios não estavam totalmente ‘desocupados’. Entretanto, esta pesquisa aborda a ocupação territorial contemporânea de povos ‘não-indígenas’ destas regiões.

a partir de 1850: a conhecida 'Lei de Terras' (Lei nº 601) e o deslocamento dos núcleos cafeeiros devido à saturação do solo na região do Vale do Paraíba, despertaram o interesse de Companhias Colonizadoras a fundarem inúmeros núcleos urbanos incentivadas pela instalação de vias férreas, atuando como catalizadoras do vertiginoso desenvolvimento desta região.

Apenas a partir de meados do século XIX o meio brasileiro se tornou favorável aos empreendimentos de natureza arrojada (como as estradas de ferro), quando o país entrou em uma situação política de maior estabilidade possibilitando a liberação de capitais que agora serviriam a esses investimentos. Assim, o primeiro trecho ferroviário no país foi inaugurado na década de 1850 e não parou mais: após as primeiras experiências de sucesso, começaram a surgir diversas Companhias Ferroviárias. Vale ressaltar que no caso paulista a ferrovia acompanhou a agricultura nas novas terras onde os homens iniciavam a exploração, dado que as regiões geográficas ficaram conhecidas por meio dos nomes das ferrovias: Zona Noroeste, Zona Paulista, Zona Araraquarense, e ocasionalmente com especificações, Alta Paulista, Alta Sorocabana, etc. (WITTER apud MATOS, 1990, p.11-12). Desse modo, o Oeste Paulista emerge neste cenário de ampliações de fronteiras e expansão de mercados²¹. Monbeig (1984, p.93) já observara que os planaltos ocidentais de São Paulo e os do norte do Paraná se tornaram zonas pioneiras no último quarto do século XIX. Apontou também, a importância assumida pela cultura do café no que diz respeito ao impulso dessa 'marcha ininterrupta da frente de povoamento' (MONBEIG, 1984, p. 94), assim, o café foi eliminando a agricultura tradicional e a cana de açúcar (MONBEIG, 1984, p. 93-95).

Bauru, dentro deste contexto pela busca de terras férteis, aos poucos vai sendo ocupada por grandes fazendas e com o progresso do núcleo urbano, e sua localização territorial no centro do estado, formará logo no início do século XX um dos maiores entroncamentos ferroviários da América Latina.

²¹ Acerca do termo cunhado por Monbeig (1984) 'frente pioneira' em seus estudos sobre 'Os Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo', Pupim (2008) alerta que "Para o caso do Oeste Paulista, ao nos referimos à *frente pioneira* e não *frente de expansão* temos clara a diferença básica entre as duas denominações: na frente de expansão a ocupação da terra se faz, para basicamente, garantir a subsistência, já no caso da frente pioneira, sua apropriação é um empreendimento econômico". (PUPIM, 2008, p.26)

Figura 26- Mappa Chorographico da Provincia de São Paulo (1837)



Fonte: CAVENAGHI, 2006.

Figura 27- Carta da Provincia de S.Paulo (1878)



Fonte: CAVENAGHI, 2006.

Entretanto, o Estado do Mato Grosso no século XIX insere-se em outro contexto se comparado ao Estado de São Paulo. Em 1870, após o fim da Guerra do Paraguai, os rios da Bacia Platina são abertos à navegação, promovendo a integração do estado do Mato Grosso com o mercado nacional e ampliando suas relações com o mercado

internacional, uma vez que libertava a circulação de mercadorias da dependência dos caminhos exaustivos e demorados, sejam por vias terrestre a caminho de Goiás e Minas Gerais e por via fluvial das monções e suas variantes (QUEIRÓZ, 1997, p.40). Nessa circunstância, a cidade de Corumbá (porto de navegação do Rio Paraguai) localizada na fronteira, ao sul do Mato Grosso, recebe inúmeros comerciantes estrangeiros e trabalhadores para atuar como mediadores entre estes mercados, internacional e regional. Dessa forma, Corumbá vai adquirindo grande importância econômica, superando inclusive a cidade de Cuiabá, capital da província do Mato Grosso nesta época (QUEIRÓZ, 1997, p.40).

A criação de rebanhos, era uma atividade de grande importância econômica para o estado, conforme relata o Dr. Eduardo Olympio Machado, 3º vice-presidente do Estado, e um dos colaboradores do Álbum Graphico do Mato Grosso de 1914.

A maior riqueza do município é a indústria pastoril. Nos seus magníficos campos pastam aproximadamente 500.000 cabeças de gado e 100.000 cavallos. A criação de muas, lanígeros e suínos é ainda insignificante. Annualmente são exportados para as invernadas de Minas e São Paulo de 45 à 50.000 bois. O município exporta também, para a praça de Corumbá, quantidade regular de couros, vacuns seccos, crina e um pouco de borracha Mangabeira. Os cavalos são vendidos para a região do pantanal, nos municípios de Aquidauana, Coxim, Miranda e Corumbá [...] Há umas duzentas e tantas fazendas de criação, situadas em terras de domínio particular, abrangendo uma área de mais de dois milhões de hectares. (MACHADO, 1914, p. 411)

Tamanha a força do mercado bovino, e a melhoria das condições de exportação, que Queiroz (1997) aponta que aliada a uma facilidade de escoamento, estimulava a produção regional, sendo este um mercado em ascensão, e desde o declínio da mineração ocorrido no século anterior, havia se expandido independentemente, em parte, das limitações do mercado consumidor. Os fazendeiros não eram obrigados financeiramente a vender toda 'produção anual', uma vez que se o mercado não absorvesse essa 'produção' o excedente seria transformado em charque e abasteceria mercados como o Rio de Janeiro e Nordeste brasileiro, ou seja, "a disposição desse estoque estimula o estabelecimento de charqueadas, localmente chamadas 'saladeiros'" (QUEIROZ, 1997, p.40-41).

O autor ainda destaca nesta época, no sul da província, a produção de ervais nativos para abastecimento do mercado platino, próximo à Corumbá, a exploração do manganês das jazidas de urucum, feitas pela *Compagnie de Urucum*, formada em 1906 em Ougrée, na Bélgica, a instalação na primeira década do século XX de novas charqueadas a partir de capitais uruguaio na região, e as casas comerciais, instaladas nas principais cidades do Estado, especialmente em Corumbá, é que monopolizavam o

comércio de exportação, de navegação e atividades correlatas. Era uma economia que de alguma forma, demonstrava um certo dinamismo (QUEIROZ, 1997, p. 40-43).

Para ilustrar este cenário, transcrevemos o trecho acerca da ascensão das exportações no Estado no início do século XX:

A exportação crescia sistematicamente, passando em 10 anos, de 1901 a 1911, de 6 mil a 18,5 mil contos de réis, embora essas cifras fossem crescentemente sustentadas pela exportação da borracha; a partir de 1907, e em menor escala pela erva-mate. A exportação de gado em pé era o terceiro item de maior importância, seguido de longe pelo charque. Assim, em 1911, a borracha constituía 54% das exportações; a erva-mate, 26%; o gado em pé, 9,5% e o charque, 3,5% (ÁLBUM Graphico..., p. 121, apud QUEIROZ, 1997, p.43).

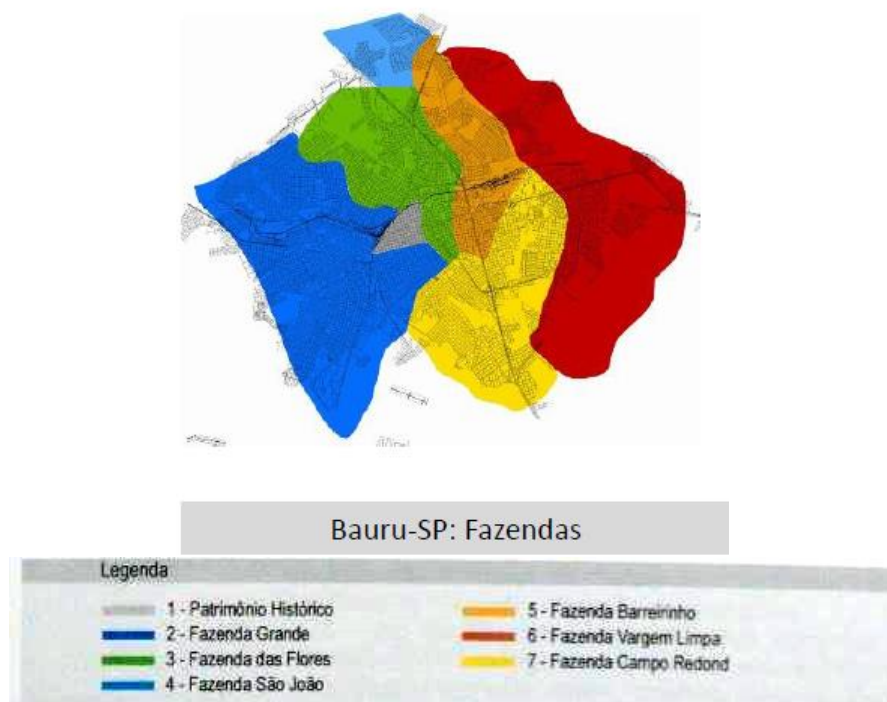
Trubiliano (2015), destaca ainda outras circunstâncias que culminaram na ocupação do sul do Mato Grosso, especialmente Campo Grande. Dentre elas, a segurança da fronteira com o Paraguai (o estado do Mato Grosso na época ainda não dividido, e fazia fronteira com o Paraguai e a Bolívia), principalmente após a guerra contra o Paraguai, forçando o Brasil a tomar medidas para demarcar os limites do território e construir “Linhas Telegráficas Estratégicas” (dentre elas a EFNOB) e instalação de quartéis, representando não só a presença do Estado, como impulsionar a expansão das cidades, interligadas por “estradas, caminhos e posteriormente, trilhos”, assumindo a função estratégica de defesa da fronteira (TRUBILIANO, 2015, p. 234).

Neste contexto, Campo Grande, emerge no fim do século XIX como um pouso de viajantes mineiros, mas que terá seu desenvolvimento marcado de forma pungente pela ferrovia, que não apenas fará parte dessa rede de cidades como se desenvolverá a tal ponto, que na década de 1970 será transformada em capital do recém criado estado de Mato Grosso do Sul.

3.1.1. A formação administrativa de Bauru e diretrizes do traçado urbano

Em 1856 a primeira propriedade a situar-se na futura localidade de Bauru é registrada no cartório de Botucatu sob a posse de Felicíssimo Antônio Pereira. Era uma área delimitada por rios e no formato triangular, e compunha a paisagem rural juntamente com outras fazendas da região (fig. 28). “O bairro de Bauru, no início dos anos 1880, não era ainda uma formação urbana, mas sim diversos sítios e fazendas na região do Rio Bauru, bairro rural, portanto” (GHIRARDELLO, 2002, p. 76).

Figura 28- Reconstituição das fazendas que deram origem a Bauru



Fonte: CONSTANTINO, 2005, p.23.

O patrimônio foi criado em 1884, por meio de uma doação de terras feita à Igreja por Antônio Teixeira do Espírito Santo e sua esposa. Assim como muitas cidades paulistas, Bauru será formada a partir de um patrimônio religioso, onde a Igreja “disporia da terra doada em datas urbanas, cedidas por aforamento aos interessados em viver no patrimônio” (GHIRARDELLO, 2010, p.75).

O aforamento, por sua vez, era instituto pré-capitalista, onde aquele que aforava, o enfiteuta, não possuía propriedade plena do bem, mais ou menos semelhante ao que acontecia com as sesmarias até o início do século XIX, que não eram propriedades privadas, mas concessão do rei para um súdito (GHIRARDELLO, 2010, p.76).

De 1887 a 1896, o patrimônio esteve ligado ao município de Espírito Santo de Fortaleza, sendo que o primeiro agrupamento de construções foi formado ao longo da estrada que ligava Bauru à Espírito Santo da Fortaleza, onde hoje localiza-se a Rua Araújo Leite. Em 1888, Vicente Ferreira de Farias é nomeado para efetuar a demarcação do traçado inicial de Bauru, seguindo o código de posturas do município de Lençóis, resultando em um traçado ortogonal (fig. 29). Segundo Ghirardello (1992, p.54), o arruador provavelmente, deve ter tomado por base o caminho para Fortaleza, em sentido norte-sul, uma grande reta, atual Rua Araújo Leite (conforme já citado) (fig. 30), e no sentido leste-oeste, na atual Rua 1º de Agosto. A partir da intersecção destas vias, foram demarcadas as quadras até o Ribeirão Bauru e o Córrego das Flores.

A figura do sítio original da primeira doação lembrava um triângulo sobre uma encosta cujas divisas eram cursos d'água que se encontravam numa 'forquilha', ao norte estabelecida entre o Ribeirão Bauru e seu afluente o Córrego das Flores, formando a lagoa 'Do ministro'. Ao sul, fechando a área uma grande reta. (GHIRARDELLO, 2008, p.34)

Figura 29- Esquema do patrimônio de Bauru



Fonte: Autora a partir de Ghirardello (1992).

Sobre esse aspecto Ghirardello (1992) pontua:

O arruador define o traçado inicial sem preocupação nenhuma com pontos de maior declividade junto aos vales e riachos. A mesma configuração é distribuída por todo patrimônio como uma imensa toalha xadrez colocada sobre uma meia encosta. As quadras são regulares medindo 88x88 metros divididas em 8 datas com dimensões de 22.00 m X 44.00 m, totalizando 968 m por lote (GHIRARDELLO, 1992 p.54).

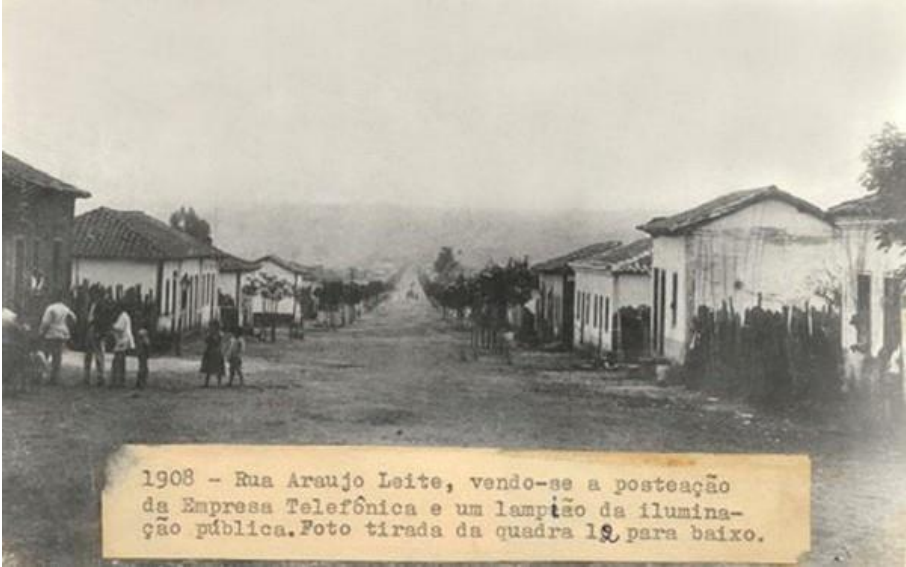
O patrimônio de Bauru desenvolvia-se cada vez mais e ia aumentando sua população, fazendeiros chegavam à região em busca de novas terras para o café, como o caso da Fazenda Val de Palmas, de 1895²².

Em 1893, o patrimônio recebe outra doação de terras de 134 hectares e 80 ares, do filho de Felicíssimo, Veríssimo Antônio Pereira e sua esposa (fig. 31). Essa área era contígua ao patrimônio inicial e fazia parte da Fazenda Grande. No mesmo ano, Bauru ganha seu distrito de paz, ao mesmo tempo em que Fortaleza vai perdendo gradativamente seu

²² A fazenda Val de Palmas é anterior à formação do município de Bauru e foi considerada a maior fazenda de café do mundo, em relação a quantidade de mudas, chegando a ter 2,3 milhões de pés de café. Por muitos anos sua sede foi mais importante que a própria cidade, chegando a hospedar personalidades importantes como Getúlio Vargas, quando esteve em Bauru. Em 1909 a EFNOB instalou a estação Val de Palmas na fazenda para escoar a produção de café. Foi tombada pelo CODEPAC em 2011 através do Decreto nº 11.607. Disponível em <http://hotsite.bauru.sp.gov.br/codepac/bem_detalhes.aspx?id=47>, acesso em 11 jan. 2018. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/v/valpalmas.htm>>, acesso em 11 jan. 2018.

poder, enquanto o povoamento de Bauru prospera a cada dia. Em 1896, Bauru é elevado a município, por meio da Lei nº 428²³. (GHIRARDELLO, 1992, p.63-65).

Figura 30- Rua Araújo Leite (principal rua do patrimônio) em 1908



Fonte: <http://www.bauru.sp.gov.br/bauru.aspx?m=3>

Figura 31- Segunda doação para o patrimônio de Bauru, 1893



Fonte: Autora, a partir de Ghirardello (1992).

^{23 23} Em 1896, através da Lei n. 428, de 1.º de Agosto de 1896 a sede do município de Espírito Santo da Fortaleza transfere-se para a povoação de Bauru e adota seu nome.

3.1.2. A formação administrativa de Campo Grande e diretrizes do traçado urbano

A formação do povoamento de Campo Grande, (atual capital do Mato Grosso do Sul) se deu na mesma época da formação de Bauru, na segunda metade do século XIX.

Em 1872²⁴, pouco após o fim da Guerra do Paraguai, o mineiro José Antônio Pereira deixou Monte Alegre (MG) com destino ao sul do Mato Grosso em uma pequena comitiva em busca de terras devolutas para iniciar o plantio de culturas e criação de animais. O ponto escolhido para erguer as moradias (pequenos ranchos) foi em uma área onde havia a confluência dos córregos que mais tarde seriam denominados Prosa e Segredo. Em 1875, José Antônio regressa de vez à Campo Grande, trazendo toda a família e vários agregados. Os primeiros ranchos foram erguidos na margem direita do Córrego Prosa. (CONGRO, 2013, p.22-24). “No início da ocupação das terras, as edificações se localizavam nas imediações da atual Rua 26 de Agosto e foram construídas com taipa de mão e madeira” (ARRUDA et al., 1999, p.09). Os autores ainda acrescentam:

Os primeiros ranchos assentados na primeira rua da vila a Rua Velha, foram construídos com certo alinhamento, uns ao lado dos outros, tomando feição de rua. Um pouco ao poente (referindo-se à Rua Calógeras e à Rua 7 de Setembro), José Antônio Pereira construiu, em 1879, pequena igreja coberta de palha, depois substituída por telhas de barro transportadas das ruínas das residências jesuítas da localidade de Camapuã, situada ao norte de Mato Grosso do Sul. Ali também foram construídas as primeiras lojas comerciais da nova vila (MACHADO, 1989 apud ARRUDA et al., 1999, p.09-10).

Weingartner (2008) explica que, nesta época, o pequeno vilarejo (que compreendida basicamente as Ruas 26 de Agosto, Joaquim Murtinho e Barão do Melgaço) era composto de aproximadamente 192 casas e algumas lojas de comércio (fig. 32). O sentido de ocupação do território adotava como limite o norte do vale do Córrego Prosa. As casas localizavam-se na porção mais alta do terreno, enquanto a encosta do vale era utilizada para o cultivo de subsistência. (WEINGARTNER, 2007, p. 35). Como em tantos povoamentos, era essencial a proximidade à água para o desenvolvimento das atividades cotidianas. A proximidade aos rios e córregos era indubitavelmente um fator que poderia garantir ou não a prosperidade de um empreendimento.

²⁴ Arruda (2002) esclarece que até a chegada de José Antônio Pereira, “a região era solo de ninguém – terra devoluta imperial – e sem habitantes”. Era um local de passagem para quem fosse à Camapuã- MS pelo trajeto norte ou após a Guerra do Paraguai (1865-1870), para quem fosse se refugiar. Era uma porção enorme de terras com mais de 300 mil km² abrangendo as vilas de Miranda, Paranaíba, Nioaque e Coxim e que possuía pouco mais de 15 mil habitantes em 1872. O sul do Mato Grosso era local de passagem e de fazendas de pecuária. (ARRUDA, 2002, p.19)

Figura 32- Campo Grande, Av. Marechal Hermes (atual Afonso Pena), década de 1910.



Fonte Álbum Gráfico do Mato Grosso, p. 410, 1914.

Congro (2013, p.26-27), em suas narrativas, afirma que a grande extensão de terras de qualidade ainda não ocupadas para cultura e criação e o clima ameno, atraíram para a região diversos grupos vindos de Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul e outras províncias. Assim foram se formando as fazendas, essencialmente pastoris, e o povoado foi desenvolvendo-se, tornando-se em pouco tempo o centro da região, atraindo comerciantes de todos os ramos e estabelecendo uma considerável corrente comercial com o Triângulo Mineiro.

Em 1889, pela Lei nº 792, foi criado o distrito de paz de Campo Grande e em 1899, por meio da Resolução nº 225 a freguesia foi elevada à vila e em 1918 é elevada à condição de cidade (Lei Estadual n.772).

Até o final do século XIX, Campo Grande não dispunha de um instrumento para sua organização urbana, ou que instituísse de certa forma, seu ordenamento espacial. Assim, o primeiro Código de Posturas do município foi instituído em 1905.

(...) tratava, dentre outros assuntos, de saneamento e de limpeza urbana, localização das edificações e tamanho dos lotes. A preocupação sanitária era a tônica da lei, pois a cidade, com pouco mais de 1.200 habitantes, segundo Themistocles Paes de Souza Brazil, em seu relatório de 1906 [...] devia seguir o ritmo das outras capitais, principalmente Belo Horizonte, MG, que acabava de ter um Plano Urbanístico, elaborado no final do século XIX. (ARRUDA, 2012, p.23).

Oliveira Neto (2003) discorre que o 1º Código de Posturas de Campo Grande (1905) adotou, em quase sua totalidade, como modelo urbanístico o Código do município de Corumbá (Lei Provincial 607, de 31 de maio de 1883), principalmente no tocante às normas para higiene e ordenamento para as áreas públicas (OLIVEIRA NETO, 2003, p. 44).

Em 1909 é elaborada a primeira planta da cidade (fig. 33). Feita por Nilo Javary Barém, “formado em agronomia no Rio Grande do Sul [...] contratado pela Intendência em 1º de junho de 1909, passando a ser, também, o primeiro engenheiro servidor público” (ARRUDA, 2012, p.24).

Esta planta será o primeiro projeto que delineará o traçado urbanístico da Vila de Campo Grande. Com ruas alinhadas, paralelas e perpendiculares (salvo pela Rua Afonso Pena, que destaca-se no conjunto e não está paralela a nenhuma outra via), e assim como Bauru, também possui formato de um ‘tabuleiro em xadrez’. Além das demarcações das vias e quadras também apresentava a demarcação de 2 praças (Praça da República e da Concórdia) e um espaço vazio, que na análise de Weingartner (2008) (fig. 34), seria uma área de uso restrito, o antigo cemitério da vila. Esse formato, possivelmente facilitaria a expansão da cidade em várias direções. Ao sul, a área é delimitada pelo Córrego Prosa. Sobre esta planta, Arruda (2012) e Marques (2007) assim descrevem:

A planta era ortogonal, com uma avenida central e principal de 54,00 metros e as demais ruas de 20 e 25,00 m em quarteirões de 100 a 150,00 m. Os lotes projetados eram de 40,00X50,00m ou de 40,00X60,00m e numerados de 1 até 385. (ARRUDA, 2012, p.24-25)

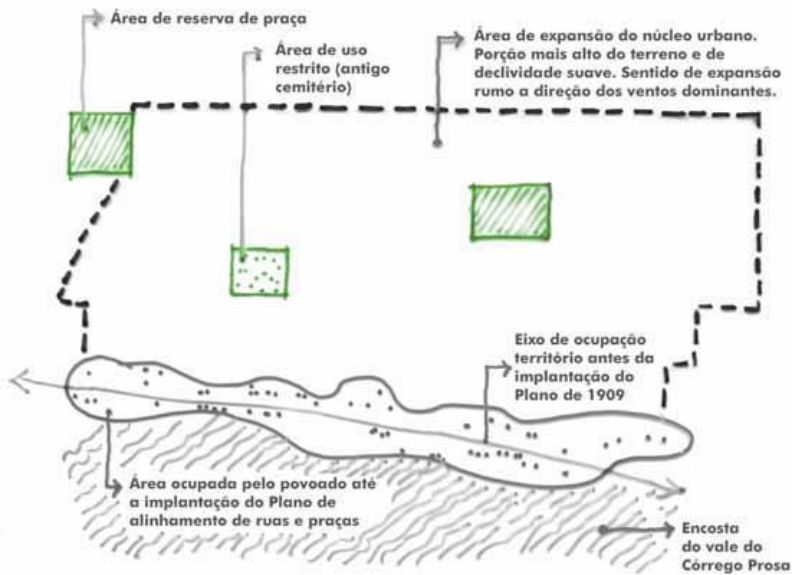
O Primeiro Traçado Urbano cria as ruas Afonso Pena -atual 26 de Agosto, 7 de Setembro. 15 de Novembro e a Av. Marechal Hermes – atual Av. Afonso Pena. Há, ainda, o traçado de uma quinta rua, que não apresenta denominação no projeto – atual Marechal Rondon. Também faz parte do projeto a criação das ruas José Antônio, 15 de Agosto – atual Padre João Crippa, Pedro Celestino, 24 de Fevereiro – atual Rui Barbosa, 13 de Maio, 14 de Julho, Santo Antônio – atual Av. Calógeras, e rua Anhanduy. Cria-se uma praça entre a Avenida Marechal Hermes e a rua 15 de Novembro, onde hoje se localiza a Praça Ary Coelho. Aprovado o projeto, a Intendência Municipal trata logo de providenciar a abertura das ruas, sua limpeza e marcação dos lotes. (MARQUES, 2007, p.175)

Figura 33- Plano arruamento Campo Grande 1909



Fonte: ARCA, 2017.

Figura 34- Esquema analítico de Weingartner sobre o Plano de 1909.



Fonte: WEINGARTNER (2008, p.38)

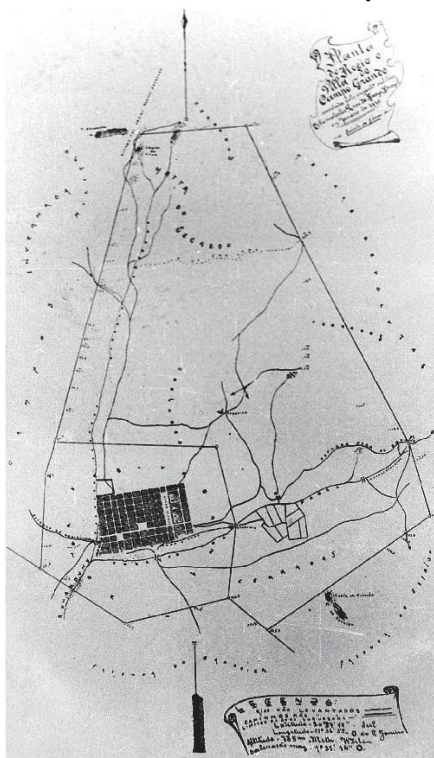
Oliveira Neto (2003) observa que a proposta para as ruas e calçadas largas buscavam facilitar a circulação de pessoas, animais, veículos e mercadorias, ao passo que havia uma preocupação com questões voltadas à higiene e arejamento, uma vez que havia o

projeto para a construção de algumas praças. A atual Avenida Afonso Pena (antiga Marechal Hermes), projetada para ser o principal logradouro da vila, tinha aspecto de boulevard ligando duas praças, como nos moldes europeus (OLIVEIRA NETO, 2003 p.72).

No final de 1909, e por determinação do então presidente do Estado, o coronel Pedro Celestino, é feita a medição e demarcação de terras reservadas para o Rocio do povoado (e que deve ter sido elaborado em 1899, quando da criação da Vila), com área de 3.600 hectares. O projeto é de autoria de Temístocles Pais de Sousa Brasil (fig. 35), engenheiro militar que dentro dos limites previamente designados de 6.504 hectares ‘circunscrevendo o mais estreitamente as cabeceiras que afluem para os dois córregos que regam o povoado, a fim de que ele não ficasse privado de água necessária à sua manutenção e higiene’ (CONGRO, 2013, p.31). No memorial descritivo dos trabalhos de demarcação do rocio, reproduzido no trabalho de Congro (2013) encontramos como seus limites: ao norte, terras devolutas; ao leste, também terras devolutas terminando na Fazenda do Estribo; ao sul limita com a Fazenda Estribo, com a Fazenda do Bandeira e rio Nhaduí; e ao oeste limita com terras devolutas e invernada militar. O engenheiro Temístocles preocupou-se em inserir na área de demarcação do Rocio a maior quantidade possível de águas, que entendia ser uma condicionante para o desenvolvimento da vila, conforme relatado no trecho a seguir:

Da inspeção da planta vê-se que para tirar do polígono traçado este excesso de área ter-se-ia necessariamente que cortar várias das cabeceiras tributárias dos córregos e isto viria trazer grande prejuízo ao desenvolvimento local, pois que não só as terras boas para cultura se acham à margem das águas, sendo as restantes bastante impróprias, como também pela impossibilidade de, de modo conveniente, a municipalidade legislar sobre as águas e assim criar grandes e talvez insuperáveis dificuldades no futuro abastecimento, que devido à parcimônia com que a Natureza aí distribuiu as águas, desde já se faz mister (CONGRO, 2013, p. 184).

Interessante notar que a demarcação do Rocio não era mais um procedimento usual no início do século XX, como também deveria ter sido elaborado antes do plano de arruamento, uma vez que estabelece os limites territoriais do futuro município.

Figura 35- Planta do rocio de Campo Grande

Fonte: <<http://www.campogrande.ms.gov.br/arca/artigos/ruas/>>, acesso em 13 jan.18.

A adoção de um código de posturas e posteriormente de um plano de alinhamento de ruas e praças, tinha como objetivo não somente a ordenação do espaço físico e territorial, como refletia também a adoção de novas formas de vivência em um espaço coletivo, na região embrionária da cidade. Valendo-se de normas de convivência e de condutas, procurou promover novos comportamentos similares aos de outros centros urbanos, bem como a aplicação de padrões de higiene e salubridade e a organização administrativa da nova cidade. Arruda (2012, p.25) pondera que na primeira década do século XX, Campo Grande já possuía os três instrumentos elementares para promover seu desenvolvimento urbano, por meio da definição de seu perímetro (Rocio), o traçado da vila (plano de alinhamento de ruas e praça) e as diretrizes para ocupação do solo e a construção as edificações (Código de Posturas).

Após a demarcação do Rocio em 1910, Campo Grande foi se estruturando com a construção de diversos edifícios públicos, instalações militares (quartéis, hospital) e em 1921, foi aprovado o Código de Posturas do Município com preceitos urbanísticos importantes como a continuidade de vias com a mesma faixa de domínio e o primeiro

bairro de Campo Grande, o Amambaí, ligando o sítio urbano aos quartéis do Exército, instalados na parte oeste da cidade. (ARRUDA, 2012, p.26).

Tanto a ocupação urbana de Bauru como a de Campo Grande, iniciaram-se quase na mesma época, preliminarmente pela busca de terras para a subsistência. Os primeiros colonizadores instalaram-se próximos aos rios ou córregos, o que seguramente auxiliou na implantação e florescimento destes núcleos fornecendo condições de sobrevivência. Ao contrário de inúmeras cidades, tanto em São Paulo quanto no atual Mato Grosso do Sul e que foram fundadas a partir dos trilhos, Bauru e Campo Grande já eram núcleos urbanos constituídos. Tanto que em 1906, a Noroeste inaugurava o primeiro trecho da estrada, quando Bauru completava 10 anos de existência como Município.

Após a chegada da EFNOB, no início do século XX, ambos os municípios terão um grande salto em seu desenvolvimento econômico, assumindo novas feições urbanísticas, comerciais e florescendo como grandes centros da região Noroeste, o que impactará diretamente a formação de sua paisagem. Se, inicialmente, o meio natural irá atuar como condicionante para a formação da paisagem, posteriormente quem ditará a dinâmica urbana e a ordenação do território será a ferrovia, que irá intervir de forma contundente na paisagem, (des) organizando à própria maneira o território.

3.2. AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS QUE NOS CONVIDAM A ENTRAR NA CIDADE

As estações ferroviárias são testemunhos de uma fase da história de nossa arquitetura marcada pela importação de estilos e materiais [...] testemunho importantes do modo de construir e de vida de uma época, da estrutura de uma sociedade passada. (KÜHL, 1998, p. 322)

Um dos primeiros sinais do progresso nas cidades era a chegada do trem. Materializada pelas suas construções, a ferrovia trazia consigo novas dinâmicas sociais, econômicas e principalmente urbanísticas que pautavam as relações do homem com o território e junto à sua comunidade. Para Beatriz Kühl (1998), as estradas de ferro proporcionaram inúmeras transformações nas cidades, e em algumas situações, até sua fundação. Devido à sua grandiosa relevância para as cidades, foram capazes de influenciar tanto a configuração viária, quanto ao seu sistema de identificação, os meios de transporte urbanos, a determinação das atividades complementares ao redor das estações, tais como as casas comerciais e a hotelaria, e a própria estrutura de vida da época. Ao participar da vida econômica, social e cultural das cidades, adquiriam assim, um papel simbólico, o de comunicação com o “mundo exterior”, através dos caminhos de ferro (KÜHL, 1998, p. 307).

Dentro deste contexto, emerge um equipamento simbólico e bastante significativo para a cidade: as estações ferroviárias. São consideradas como a porta de entrada para uma nova realidade, a da conexão com o exterior, representando o que havia de mais atual e tecnológico para a época. Podemos dizer que as estações eram como portais que guardavam em si toda essa simbologia referente ao progresso e às novas dinâmicas de vida. As ferrovias consagraram uma nova relação com o tempo e espaço, à medida em que “encurtavam” as distâncias ao imprimir maiores velocidades aos meios de transporte.

Dessa forma, esses edifícios tão importantes dentro do contexto de conjunto ferroviário, recebiam das Companhias um tratamento arquitetônico especial, em muitos casos, utilizando o que havia de mais contemporâneo e nobre, tanto em relação às técnicas construtivas quanto aos materiais empregados. Ghirardello (2002, p. 56-57), em seu trabalho, elenca uma série de autores como Adolpho Augusto Pinto (1977), Nestor Goulart Reis Filho (1978) e Pietro Maria Bardi (1983) que ressaltam a incrível qualidade das construções ferroviárias, particularmente as paulistas, e principalmente no que tange à empregabilidade de novas técnicas e à sua plasticidade. Quanto às estações, “construídas, portanto, por engenheiros ou arquitetos, o fato é que as estações eram edifícios dignos de nota, quer pelo excesso de ornamentações, quer pela tecnologia empregada nas capitais ou interior” (GHIRARDELLO, 2002, p. 57).

No entanto, na região compreendida pela EFNOB, eram empregados “simples barracões sem nenhum apuro técnico ou decorativo, como eram encontradas na Zona Noroeste” (GHIRARDELLO, 2002, p.57).

No entanto, na região compreendida pela EFNOB, eram empregados “simples barracões sem nenhum apuro técnico ou decorativo, como eram encontradas na Zona Noroeste” (GHIRARDELLO, 2002, p.57).

O que mais se destacava no aspecto geral das estações era sua simplicidade e rusticidade, especialmente se as compararmos com outras erguidas pelas principais ferrovias paulistas, mesmo nas pequenas cidades. Estas, geralmente, eram requintados edifícios de alvenaria, de inspiração eclética, possuindo gares com complexas e belas coberturas metálicas (GHIRARDELLO, 2002, p. 56).

Veremos adiante que essa realidade será relativamente alterada quando as estações da EFNOB começam a ser substituídas por outras de melhor padrão construtivo, principalmente em emergentes centros urbanos da época, como foi o caso de Bauru e

de Campo Grande. No entanto, se as compararmos às estações de outras Companhias Ferroviárias, os edifícios da Noroeste ainda mantêm um padrão mais ‘simples’.

Como se sabe, a EFNOB com seu caráter exploratório e pioneiro, deu início à criação e ao desenvolvimento de inúmeros núcleos urbanos ao longo de seu percurso do oeste paulista até o sul do Mato Grosso. Em diversos casos, era a estação, geralmente executada de forma rápida, que indicará a primeira construção no futuro povoamento. Era a transformação do território, por meio da criação de uma nova paisagem, que gradualmente se modificaria até tomar as feições de cidade. Dessa forma, as estações ali instaladas - como também alguns postos telegráficos, muitas vezes no meio da mata (fig. 36) eram a porta de entrada para a ‘civilização’, o convite para um novo modo de vida naqueles inóspitos locais. Assim, muitos núcleos se originaram a partir das estações implantadas pela EFNOB “a cidade e o pequeno povoado rural assumiram uma importância desconhecida até então. Outrora dizia-se ‘fulano abriu tal fazenda’, agora se diz ‘fulano fundou tal cidade’” (MONBEIG, 1984, p.204).

Figura 36- Construção de uma estação em meio à mata, 1906.



Fonte: Centro de Memória Regional RFSA/UNESP, Bauru, 2010.

Cabe ressaltar que nem todas as estações ou postos telegráficos deram origem a povoados, pois em alguns casos, havia impeditivos geográficos naturais ou até mesmo graves epidemias que estavam presentes em certos trechos do caminho, inviabilizando a ocupação destes locais.

Entre 1909 e 1910 são abertas as últimas estações no Estado de São Paulo: Córrego Azul, Aracanguá, Anhangai, Manso do Bacuri, Lussanvira, Ilha Seca e Itapura, todas localizadas à beira do Rio Tietê em zona palustre. Estas jamais sediarão núcleos urbanos em razão de sua péssima localização, foco de moléstias. (GHIRARDELLO, 2002, p. 87)

Interessante notar que, diferente de outras Companhias Ferroviárias, a EFNOB instalou seus trilhos junto à meia encosta dos cursos d'água, devido às suas áreas mais planas, que acarretaria em cotas favoráveis. Primeiro por questões econômicas, evitando que a construção necessitasse de muitas obras de arte para vencer os desníveis, segundo, pois as superfícies planas facilitavam a implantação das amplas esplanadas e por último, o acesso à água, garantindo o fornecimento junto às caixas d'água instaladas ao longo dos trilhos, principalmente para as locomotivas à vapor.

A EFNOB parte de Bauru em 1906 e conclui a ligação com o sul do Mato Grosso em 1914, em pouquíssimo tempo. Devido a isso, as estações e demais construções tinham inicialmente uma simplicidade técnica construtiva que permitia essa 'rapidez' na construção. As estações eram geralmente edificadas em madeira, com planta retangular e cobertura em duas águas, conforme observamos na figura 37. Quando muito não eram utilizados vagões para este fim.

Figura 37- À esquerda, primeira estação de Araçatuba (SP) e à direita, primeira estação de Três Lagoas (MS), ambas em madeira.



Fonte: NEVES, 1958, s/p.

Ghirardello (2010) assinala que a área ao redor da estação seria rapidamente loteada pelo proprietário da gleba, e iria valorizar-se vertiginosamente. A nova estação seria então o marco da região, uma referência urbana para o novo lugarejo e que, geralmente, traria consigo algum outro edifício de apoio, por mais simples que fosse, geralmente acompanhada pela casa do chefe de estação ou algum armazém. As estações ainda eram classificadas em categorias de acordo com o movimento e arrecadação esperados. Poderiam ser de primeira, segunda e terceira classes. A arquitetura das estações seguia os princípios de suas categorias, sendo as de primeira classe mais elaboradas “e recebiam todas as composições; em seguida, vinham as de

segunda, mais modestas; e depois as de terceira, pequenas e simples, onde poucas composições paravam [...]” (GHIRARDELLO, 2010, p.156-7).

Após algum tempo, tornou-se comum que estas estações sofressem reformas ou fossem totalmente substituídas por outras, mais elaboradas e requintadas e em alguns casos, incluídos alguns equipamentos que serviriam de apoio ao seu funcionamento

Até as cidades menos importantes tiveram suas estações antigas e iniciais demolidas, reformadas ou ampliadas, com outra roupagem, novas dimensões e porte, mas habitualmente no mesmo local. Na reconstrução da estação, além da ampliação de instalações operacionais e gare, apelava-se para todo um arsenal de elementos ecléticos agregados à fachada principal: marquises metálicas, frontões semicirculares de inspiração *art nouveau*, novos relógios no frontispício, bossagens pronunciadas, aberturas com detalhes complexos de emolduramento, cornijas e, por vezes, um tratamento mais cuidadoso do espaço livre frontal de acesso (GHIRARDELLO, 2010, p.157).

Sobre a organização dos elementos das estações ferroviárias, Kühl (1998) pontua que

Muitas delas eram formadas por dois elementos essenciais: o edifício para passageiros e administração, normalmente de alvenaria de pedra ou tijolos e a cobertura das plataformas, geralmente metálica. Essas construções ‘híbridas’ tinham suas partes justapostas, sem haver, na maioria dos casos, uma verdadeira integração, mas seu bom funcionamento dependia da complementariedade entre elas (KÜHL, 1998, p.59).

Vale ressaltar, que Bauru (SP) e Campo Grande (MS) são casos à parte. Bauru era o quilômetro inicial da ferrovia e havia se tornado município dez anos antes da inauguração da EFNOB. Campo Grande e mais algumas cidades do Mato já constituíam pequenos núcleos quando ali se instalaram os trilhos.

Em relação à Campo Grande, antes da chegada dos trilhos a fonte principal de sua economia girava em torno da pecuária e da agricultura. Até a primeira década do século XX, o sítio urbano era ladeado por pequenas habitações e algumas casas de comércio. Após os estudos para a implantação da ferrovia na cidade (em 1907)²⁵, quando a cidade desponta como uma das localidades que receberiam os trilhos, é que há uma ‘preparação’ no tocante a dotar a cidade de algum tipo de planejamento, sendo instituído em 1905 o primeiro Código de Posturas da Vila de Campo Grande a fim de reordenar as relações sociais locais, bem como estabelecer regras para o aforamento dos terrenos municipais e das edificações além de adotar medidas de saúde pública

²⁵ De acordo com Arruda (2002), o conceituado engenheiro Emílio Schnoor que elaborou em 1903 estudos para um novo traçado da ferrovia em direção ao Estado do Mato Grosso, interligando as cidades de Bauru (SP) e Corumbá (MT) - atual MS -, foi o primeiro engenheiro que chegou a Campo Grande, em outubro de 1907. Seu objetivo era a realização dos estudos finais e reconhecimento da região para a implantação da sua proposta de traçado ferroviário.

(WEINGARTNER, 2008). Todavia, após a chegada dos trilhos, com a execução das obras urbanas, surgiram novas construções, sob as orientações dos engenheiros da EFNOB, além da criação do serviço de abastecimento de água e iluminação pública na cidade.

Tanto a ferrovia em Campo Grande como em Bauru, provocou um afluxo de migrantes e imigrantes, centralizando gradativamente as atividades econômicas e políticas em ambas as regiões.

3.2.1. A estação da EFNOB em Bauru

A cidade de Bauru possui um dos maiores entroncamentos ferroviários da América Latina. No entanto, a Noroeste não foi a primeira companhia ferroviária a chegar no recém-criado município. Em 1905 a Estrada de Ferro Sorocabana, vinda de Lençóis Paulista, é a primeira Companhia a instalar seus trilhos em Bauru. Em 1906 a Noroeste inaugura seu trecho inicial na cidade e em 1910, a Companhia Paulista se instala na cidade, inaugurando o trecho Pederneiras-Bauru. As três grandes Companhias ferroviárias expandem seus trilhos em várias direções do território.

A instalação do embrionário complexo da Noroeste foi realizada próximo à estação da Sorocabana, por questões de logística como também pela morfologia do terreno, próximo ao fundo de vale, onde seus trilhos correrão paralelamente ao córrego da Grama, em uma cota mais baixa em comparação com as futuras vias implantadas na cidade, nas próximas décadas. Acerca do estabelecimento da Noroeste em Bauru, Ghirardello (1992) esclarece:

Sua implantação mereceu apurados estudos, pois se tratava do ponto inicial da ferrovia. Foi escolhida uma área próxima à estação da Sorocabana, como forma de facilitar o transporte de cargas e passageiros e de maneira a aproveitar a topografia plana, além de ser o ponto mais a oeste do patrimônio, não havendo necessidade que os trilhos se cruzassem (GHIRARDELLO, 1992, p. 90).

A primeira estação da Noroeste em Bauru (fig. 38) assim como muitas das estações construídas pela EFNOB nesta época, foi executada de forma mais elementar possível, sem elementos decorativos. Era feita de tábuas de madeira e com telhado de duas águas, que projetava-se em um beiral em duas laterais, sendo a plataforma de embarque/desembarque uma delas. Nota-se que há junto ao frontão, uma placa com os dizeres “Bauru-Noroeste”, indicando o nome da estação. Observa-se uma janela, um

pouco abaixo da placa, e algumas aberturas (como portas e janelas) na fachada da estação paralela aos trilhos.

Em relação ao padrão da construção de estações da EFNOB observa Nilson Ghirardello (2002) que,

As estações, incluindo a da sede da ferrovia em Bauru, foram erguidas de madeira, conseguidas nas matas abertas durante a construção. Eram extremamente singelas, barracões provisórios, cobertos por telhas de zinco, em duas águas. Suas plantas obedeciam a desenho padrão: numa das extremidades, a casa do agente; anexa a esta, a agência com os seus guichês de venda de bilhetes; a espera, que nada mais era que o acesso à plataforma de embarque e desembarque e pequeno depósito. Próximos à casa do agente, mas em construção isolada, os banheiros públicos.

O embarque e desembarque era constituído por plataforma elevada, coberta pelo prolongamento da água do telhado que divisava com os trilhos. Tal proteção se dava por meio de estrutura de apoio do tipo mão francesa, em madeira, abrigando de forma precária os passageiros. (GHIRARDELLO, 2002, p. 55-56)

Figura 38- A primeira estação de Bauru em 1922.



Fonte: NUPHIS, 2017

A primeira estação de Bauru funcionou até 1938, quando foi desmontada e suas atividades transferidas para o novo edifício (fig. 39).

Figura 39- A estação 'nova' à esquerda e a estação antiga 'à direita', em Bauru, na década de 1938. Quando ocorreu a inauguração da nova estação, a antiga foi desmontada.



Fonte: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/fotos/bauru-nob38.jpg>>. Acesso: 20. Jan. 2018

Ghirardello (2002, p.57) pondera que as estações da Noroeste só melhorarão em meados da década de 1920 “quando serão demolidas e reedificadas em alvenaria de tijolos, com outras dimensões e cuidados”. A construção da nova estação de Bauru era mais do que necessária na época. A cidade do ‘sertão paulista’ foi assumindo grande importância ao se tornar um polo de serviços graças à ação catalisadora do amplo entroncamento de linhas, que conectava Bauru a diversas regiões do país, e assim o movimento de passageiros crescia cada vez mais, não sendo mais comportado pela pequena estação.

Além disso, a cidade deveria ter um edifício que refletisse a grandiosidade das companhias, posto que a ferrovia “era, em pleno “sertão” paulista, a mais visível e direta manifestação da revolução industrial. Por meio dela, uma nova entrada era criada para a cidade, agora descortinada pelo trem.

A estação, naquele momento, era um portal de acesso [...] (GHIRARDELLO, 2015, p.110). Com uma aparência elegante, arrojada e que se destacava na paisagem, o edifício foi projetado em estilo *art déco*, comum na década de 1920 e 1930, em que se apresentava um rigor geométrico e uma linearidade marcante observados através dos elementos de sua fachada.

De acordo com Pallota (2014) o *art déco* na nova Estação Central deveria demonstrar “com sua monumentalidade e pureza de formas, a supremacia e dominação do Estado Varguista sobre o Estado de São Paulo, dominando os espaços territoriais, em especial aqueles mais recentemente ocupados, como a região Noroeste” (PALLOTA, 2014, p.30). Ou seja, o estilo arquitetônico adotado iria além da funcionalidade de seu uso, atuando como elemento que guardava um profundo significado não somente estético como também político, visto que nesta época, o Brasil vivia sob a ditadura do Estado

Novo (1937-1945), imposta por Getúlio Vargas, e que, inclusive, esteve visitando Bauru em 1938. Ao nosso ver, a justificativa deste estilo, pautava-se em uma modernidade arquitetônica que traduzia o progresso administrativo da Companhia e sua soberania sobre a região do Oeste Paulista.

A nova estação acabou excedendo o custo em mais de 4 vezes em relação ao valor inicial. No relatório da Noroeste referente ao ano de 1934 está encartado o projeto da futura estação e no relatório referente ao ano de 1935, consta anexada uma foto das obras da estação (fig.40), sendo construída também uma gare em concreto armado (fig.41).

A construção da nova estação de Bauru foi iniciada em 4 de dezembro de 1935, a cargo da firma Leão, Ribeiro & Cia., pelo regime de tarefa. O projeto primitivo orçava as obras em 1.461:238\$635 [...] A importância total dispendida com essa construção foi de 5.870:509\$870. A sua inauguração verificou-se em 1º de setembro do mesmo ano. Nos pavimentos superiores do edifício, foram instalados todos os escritórios centrais da administração da Noroeste (*fig. 20, grifo nosso*) e, na parte térrea, todos os serviços do tráfego de passageiros da Noroeste e das Estradas de Ferro Paulista e Sorocabana, com as quais a Estrada tem contacto em Bauru (CORREA DAS NEVES, 1958, p.124).

Figura 40- Estação de Bauru em construção, 1934.



Fonte: Relatório NOB referente ao ano de 1935, s/p.

Figura 41- Construção da Gare, Bauru, 1939.



Fonte: IHGMS, 2017.

Em 1939 é inaugurada a nova estação de Bauru (fig. 42). Imponente, e fiel ao estilo *art déco*, o novo edifício²⁶ abrigaria no térreo e mais dois pavimentos acima as diversas atividades correlatas às três Companhias Ferroviárias instaladas na cidade. Seus símbolos foram pintados na parte superior da fachada da estação, próximo à cobertura: os da Paulista e da Sorocabana situavam-se nas laterais e ao centro, o símbolo da Noroeste, logo acima do relógio. Lídia Possas (2001) destaca que

A partir de 1938-1939, surgiu um gigantesco prédio, com grandioso visual, que nos remete ao *art-déco* para reafirmar o símbolo do encontro das três ferrovias – Noroeste, Sorocabana e Paulista – assumindo concretamente a expressão máxima de posse do lugar e do seu imaginário.(POSSAS, 2001, p.150)

²⁶ “Com 10.756m² de área construída, incluindo a Gare (área de embarque e desembarque), seus arcos de sustentação do teto foram feitos de concreto armado, tecnologia já dominada pela engenharia nacional desde a década de 1920, mas nunca usada em obra ferroviária de tal envergadura. Esta técnica construtiva substituiu o uso de estruturas metálicas de preponderância estrangeira como o proposto no projeto eclético da EFNOB de 1922, do diretor engenheiro Arlindo Luz” (PALLOTTA, 2014, p. 31).

Figura 42- A nova estação em estilo Art déco, construída em 1938 e utilizada pelas 3 companhias presentes em Bauru – notar na parte superior da fachada os logotipos de cada Companhia (CP, EFS e EFNOB), tendo o da Noroeste ao centro.



Fonte: NUPHIS, 2017

A nova estação contribuiu significativamente para a alteração da paisagem com a presença de elementos pré-fabricados e sua escala grandiosa que remetem a uma monumentalidade do edifício expressando a modernidade e a grande importância desta Companhia, uma vez que se tratava do Km 0, o ponto de partida da EFNOB. Este edifício também segue uma tendência de outros edifícios comerciais de Bauru nas décadas de 1930 e 1940, manifestando o estilo *Art-déco*, representando “a passagem do poder local a novas mãos, mais legadas às atividades urbanas, portanto ‘modernas’ [...]” (GHIRARDELLO, 19992, p.171), trazendo nova vida e novos usos que refletiam-se no espaço, uma vez que:

Em frente à estação era reservado espaço suficientemente amplo para, também futuramente, haver estacionamento para veículos, ainda a tração animal, embarque e desembarque de passageiros e serviços de carga e descarga de mercadorias (GHIRARDELLO, 2002, p.55).

O espaço destinado a este fim coube ao largo da estação, que desempenhou a função de servir como uma ‘extensão’ das atividades relacionadas à ferrovia, como carga e descarga e o embarque e desembarque. Este largo, como um espaço ‘aberto’ criavata também a ambiência necessária para emergir o imponente edifício. Segundo Constantino (2005, p. 30), a área do largo foi doada em 1917 pelo engenheiro Machado de Mello e sua esposa, no entanto, mesmo sendo a porta principal da cidade, esta área não recebeu qualquer tratamento, em relação ao piso ou ajardinamento, servindo por muitos anos como terminal de transporte rodoviário, enquanto as obras da rodoviária não eram concluídas.

Posteriormente, o largo recebeu a denominação de praça e um projeto de ajardinamento. Atualmente é conhecida como “Praça Machado de Mello” e é onde está instalado o busto deste engenheiro.

3.2.2 A ESTAÇÃO EM CAMPO GRANDE

A EFNOB chegou em campo Grande em 1914. Conforme relatório de 1914, a estação de Campo Grande assim como mais algumas do trecho sul mato-grossense não puderam ser dotadas de edifícios próprios e funcionavam em carros de mercadorias (supomos que se referiram aos vagões), denotando o caráter de “soluções provisórias” a que se refere Queiróz (2004, p. 204) em seu trabalho, corroborado pelo seguinte relato:

[...] a primeira locomotiva a chegar no pátio de *Campo Grande* foi a de número 44 da *E. F. Itapura-Corumbá*, no dia 20/5/1914 [...], parando ao longo de uma plataforma improvisada como uma pilha de dormentes, ao lado de um vagão estacionário, que servia de estação (Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/campogrande.htm>. Acesso em 23 jan. 2018).

Assim como em tantas cidades, a primeira estação foi construída de forma bastante simplificada. Ainda no relatório de 1914, consta que no final do referido ano foram iniciadas pelo empreiteiro Antonio Leite da Silva a construção de algumas estações no sul do Mato Grosso, dentre elas a de Campo Grande (km 457) concluídas no correr de 1915. E que ainda depois de recebidas, foram efetuadas algumas modificações conforme as necessidades de serviço. O primeiro edifício da estação (fig. 43), “erguido em estrutura de madeira de natureza precária, localizado nas proximidades da atual Av. Mato Grosso” (ARRUDA, 2003, p.18), possui telhado em duas águas com um pequeno beiral que se projeta nas faces paralelas aos trilhos. O nome da estação está escrito diretamente no frontão e abaixo, destacam-se três aberturas, e na face paralela aos trilhos também é possível notar algumas aberturas.

Figura 43- Estação de Campo Grande, final da década de 1910

Fonte: ARCA (2011)

Devido à importância que Campo Grande ia tomando, como um grande centro distribuidor no sul do Mato Grosso, tendo como consequência o incremento de seu comércio e a facilidade de circulação não só de mercadorias, como também de pessoas, a cidade começou a receber inúmeras famílias de fazendeiros e um intenso afluxo de imigrantes que ali buscavam diversas oportunidades. Na “década de 1920, prosseguiu-se o desenvolvimento econômico e o crescimento do território urbano da cidade: a área parcelada amplia-se em uma vez e meia o território ocupado pelo plano de 1910” (WEINGARTNER, 2008, p.40).

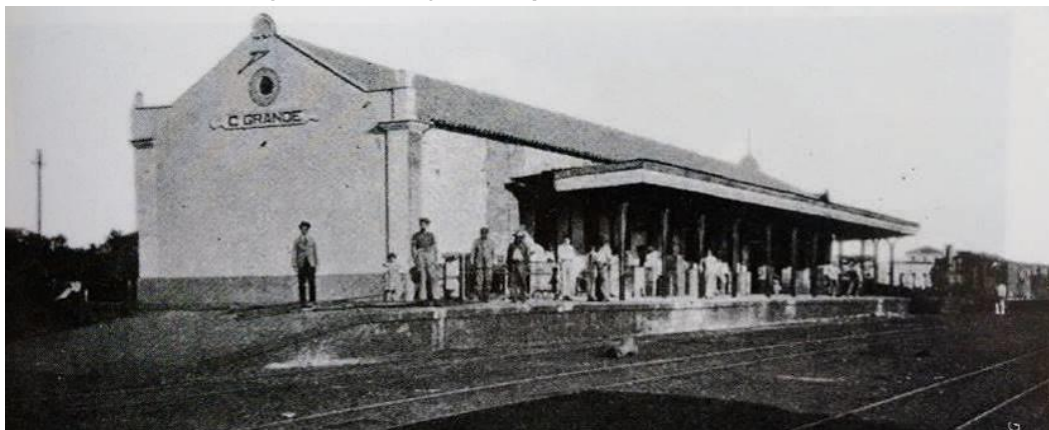
Segundo Ângelo Arruda (2003),

A partir de 1919, com o trem em pleno funcionamento e com a abertura dos mercados internacionais após a Primeira Guerra Mundial, começava a ser discutida a construção de uma outra estação maior e mais moderna. Os comerciantes sentiam-se impulsionados a importar produtos e a exportar, principalmente o charque e, com isso, Campo Grande passou a ser analisada pelos dirigentes da NOB, como uma localidade onde deveria haver mais investimentos por esta Companhia. (ARRUDA, 2003, p.18-19)

Esse acentuado desenvolvimento respaldou a NOB a ampliar o complexo ferroviário em Campo Grande. Dessa forma, em 1921, por meio da Resolução nº 36, de 12 de janeiro, a Câmara de Campo Grande autorizou o prefeito a desapropriar os terrenos limítrofes à estação, e permutá-los com terras devolutas, uma vez que havia a intenção da construção de uma praça e um ponto de parada de veículos. A desapropriação não seguiu adiante, mas a singela estação de madeira foi demolida e em seu lugar foi edificada outra em alvenaria (fig. 44) similar às das outras cidades. (ARRUDA, 2003, p.

19). Foi construída uma plataforma para embarque e desembarque em cota superior aos trilhos. No frontão nota-se uma placa com o nome da estação, e um discreto prolongamento na lateral da cobertura que acomoda um pilar que sobressai às paredes do edifício. Há também uma marquise de concreto que se projeta na plataforma de embarque/desembarque, sustentada por pilares e cobertura com telhas de barro.

Figura 44- Estação Campo Grande, década 1920



Fonte: MARQUES (2007, p.225)

A desapropriação ocorreu de fato somente em 1932, no governo Vargas, quando a NOB adquiriu uma área diretamente com os Irmãos Thomé e assim a ideia de uma ampliação da esplanada começa a tomar forma. Em 1934, o engenheiro Aurélio Ibiapina é transferido para Campo Grande para comandar o escritório regional da Noroeste (ARRUDA, 2003, p.19-20) sendo a ele atribuída a construção da nova estação ferroviária em 1935.

Em convergência com os interesses da Companhia, é iniciada a construção de um edifício maior e mais moderno na antiga área dos irmãos Thomé. Ainda são construídas, a caixa d'água, as residências dos funcionários da Rua 14 de Julho e da Rua Dr. Ferreira, além do calçamento em paralelepípedo e outras obras (ARRUDA, 2003, p.20). Neste momento cabe salientar que nos trabalhos publicados sobre a construção da última estação ferroviária de Campo Grande, diversos autores citam o período de 1934/1935. Contudo, em observância aos relatórios anuais produzidos pela NOB, nada consta acerca da construção desta estação em 1934, tampouco nos relatórios de anos próximos como 1933, 1932 e 1931. Foi encontrada uma referência acerca desta estação apenas no relatório de 1930, em que consta:

- ESTAÇÃO E RESTAURANTE DE CAMPO GRANDE -

Entre as obras executadas sob regime de tarefa, acham-se a nova Estação e Restaurante de Campo Grande. Iniciadas em princípios de janeiro de 1930, foram concluídas e entregues ao Tráfego em 31 de Julho do mesmo ano. Seu custo total foi de 235:574\$991.(RELATÓRIO 1930, p. 16)

Na década de 1930, no auge da NOB, foi construído um edifício retangular, constituído de um corpo prismático e alongado com dimensões de 11,70 m X 165,72 m (fig. 45). A plataforma de embarque é coberta e possui largura de 3,95 m em toda a extensão do edifício. A cobertura da área de embarque é sustentada por uma estrutura que utiliza trilhos curados como apoio datados de 1906, 1907 e 1908, importados da Europa, utilizados na época em pequenas estações em todo o país. O corpo central 116,82m², o que totaliza 2.055,74m² de área total que compõe diversos ambientes. O edifício foi erguido com alvenaria de tijolos, as molduras das portas e janelas foram executadas com argamassa de areia e cimento, largamente utilizadas em edifícios ferroviários. As esquadrias são de ferro ou madeira com vidro liso ou canelado e portas de madeira. O telhado do corpo principal (2 pavimentos) é composto de 4 águas, sendo o restante do edifício composto por telhados de 2 a 4 águas, com telhas cerâmicas. (ARRUDA, 2003, p. 21). Edificada na mesma década que a estação de Bauru, mas com inspiração no estilo neocolonial, possui “corpo central em ressalto ladeado por alas. Trama de pilastras com aberturas retangulares emolduradas. Coroamento com frontão em formas geométricas curvas e relógio no tímpano acima da cobertura aparente” (MARQUES, 2007, p.223).

Figura 45- A estação em 1939, em primeiro plano a área da plataforma de embarque/desembarque em Campo Grande



Fonte: IPHAN-MS, 2017.

O engenheiro Ibiapina além da estação, foi responsável pela construção de mais algumas residências em Campo Grande, conforme aponta Arruda (2002)

Esse grupo de residências localizadas frente para a Av. Calógeras, de números 31, 32, 33 e 34, respectivamente 2.960, 2980, 3.002 e 3.018 além do 2.988, uma edícula colada à de número 32 (2.980), foi construído entre 1935, iniciada pelo engenheiro Aurélio Ibiapina e finalizada em 1939 e servia aos funcionários mais graduados empregados na NOB, como engenheiros, pessoal do tráfego, encarregados, dentre outros. A de número 31, mais conhecida como a Casa do Chefe da NOB em Campo Grande, onde residiram todos os que comandavam a NOB aqui, é outro edifício com características arquitetônicas que a difere das demais do conjunto. (ARRUDA, 2002, disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.027/761>>. Acesso em 27.jan.2018.

Curiosamente, ambas as estações ferroviárias, tanto de Bauru quanto a de Campo Grande, embora tenham sido construídas na mesma década, apresentam estilos arquitetônicos diferentes. A estação de Campo Grande, atribuída ao engenheiro Aurélio Ibiapina, foi projetada seguindo linhas do neocolonial, estilo praticado no Brasil especialmente durante as décadas de 1920 e 1930.

O edifício com seu corpo alongado, estende sua fachada pela Avenida Calógeras, paralela aos trilhos. No entanto, a entrada da estação foi, ao que tudo indica, estrategicamente posicionada no cruzamento entre a própria Avenida e a Rua Doutor Temístocles (fig. 46). Este posicionamento da entrada principal cria uma perspectiva que evidencia o edifício e sua imponente arquitetura, onde a rua chega na entrada da estação, abrindo o ângulo de visão para a apreciação de toda a extensão do edifício, marcando a presença da Noroeste no espaço urbano e destoando-se na paisagem campo-grandense do início do século XX. Ao mesmo tempo compõe um importante conjunto arquitetônico e urbanístico juntamente com os demais edifícios construídos pela Noroeste como escritórios, armazéns, casa de funcionários, etc.

Uma nova entrada era criada para a cidade, agora descortinada pelo trem. A estação, nesse momento, é um portal de acesso, quase único. [...] Essa nova perspectiva dizia a respeito também à avenida ou rua da estação que corria paralela à esplanada, pois, para aqueles que estariam apenas de passagem, avistada por dentro dos vagões, essa seria a lembrança e a marca do local, era a fachada urbana por excelência, por onde, de maneira justa ou não, se estimava o potencial de desenvolvimento da cidade (GHIRARDELO, 2010, p. 158).

Figura 46- Fachada estação Campo Grande projetada por Ibiapina, 1940.



Fonte: IHGMS, 2017.

Quando Ibiapina foi transferido de Campo Grande para Bauru, em 1938, o diretor da EFNOB mandou construir uma residência para sua família e as demais residências dos engenheiros da Vila Noroeste, conforme apuramos a partir dos relatos de sua filha Noélia em livro de sua autoria “Os ferroviários de minha vida” (CABRAL, 1992)

Quando voltei para o internato em julho já residíamos em Bauru, no Hotel Cariani, enquanto construíram a casa que o Major²⁷ mandou construir, pelo meu pai mesmo, do gosto dele e de minha mãe, pois uma das condições de aceitação da transferência, pois Bauru não tinha casa para engenheiro. Como papai seria o chefe da 2ª Divisão da N.O.B (tráfego) e tinha que morar próximo ao setor de trabalho, sanou-se essa deficiência, com a construção da primeira casa para engenheiros em Bauru.

Mais tarde foram construídas mais cinco residências, para os chefes de divisão. A casa nova ficou pronta em julho de 1939 (CABRAL, 1992, p.35-36).

Em 2010, ao coletar o relato do Sr. Antônio Lockman, atual morador da residência de engenheiro nº01, o relato se assemelha ao de Noélia e corrobora o fato de Ibiapina ter residido na residência nº 01, assim como o período de sua construção.

Essa casa que eu moro hoje já era casa de engenheiro. Essa, aqueles três sobrados da Presidente Kennedy, mais aquela outra casa da esquina, e tem mais uma lá, virando a esquina, quase que debaixo do viaduto. [...] Essa casa aqui que eu moro, acho que foi construída em 1938 [...]. Eu já morei nessa casa antes. Quando eu vim para Bauru em 1945, aqui morava um engenheiro amigo do meu pai, que chamava **Aurélio Ibiapina** (grifo nosso), eu vim morar aqui com ele para estudar, vim fazer o científico aqui porque em Mato Grosso tava meio difícil. Então eu morei um ano aqui, mas essa casa era pequenininha [...]

(BIERNATH, 2010).

²⁷ A autora refere-se ao Major Americo Marinho Lutz, então diretor da EFNOB na época.

Acerca das duas estações construídas pela EFNOB, devemos observar que ambas sofreram profundas transformações na década de 1930, no auge do processo expansionista e conseqüentemente, do desenvolvimento urbano. Enquanto que a Estação Central de Bauru foi construída de acordo com o Art-Déco, a estação de Campo Grande foi edificada seguindo o estilo neocolonial. Curioso neste caso, é que muitas Companhias Ferroviárias tinham como uma premissa manter a mesma linguagem estilística em seus edifícios. Conforme esclarece Beatriz Kühl (1998)

Em São Paulo, a arquitetura das estações de cada companhia ferroviária privada tem certa uniformidade, fenômeno esse que, na verdade, é geral. A rivalidade entre as companhias, refletida também em suas estações, resultou em identidade arquitetônica para cada uma delas, caracterizando as regiões a que serviam. Apesar de certa homogeneidade, do programa semelhante, do emprego na maioria das vezes eclético do vocabulário clássico, a diversidade de formas e materiais empregados garantia uma interessante variedade (KÜHL, 1998, p.308).

Essa premissa, ao que parece, não foi adotada pela EFNOB, uma vez que ao analisar as duas estações aqui estudadas, percebemos que seguem linhas arquitetônicas bem diferentes. E comparando-as a outras estações da mesma companhia construídas e em período similar, percebemos mais ainda uma falta de unidade estilística entre estes edifícios. De certa forma, podemos dizer que a EFNOB não conseguiu ou não pretendeu alcançar uma identidade arquitetônica para suas estações.

3.3. OS RECORTES TERRITORIAIS

A chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com a estrada de ferro, vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazém, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou local de baldeação. (MATOS, 1990, p.157)

O trecho acima, extraído da obra de Matos (1990), poderia muito bem se referir às cidades de Bauru ou Campo Grande, uma vez que em ambos os locais, a EFNOB desenvolveu uma série de atividades de apoio ao funcionamento e à manutenção ferroviária.

O espaço da ferrovia não abrange tão somente os trilhos e as estações. É um complexo que compreende uma série de edifícios de usos variados e que tem por finalidade atender a própria ferrovia. A esse conjunto de edifícios, podendo ou não se situar junto

às estações, denominamos de complexo ferroviário. No presente trabalho denominamos de recortes territoriais aos espaços que foram criados pela (ou a partir da) EFNOB e que detém funções e características atreladas à essa Companhia.

Não consiste o propósito deste trabalho relacionar **todas** (grifo nosso) as atividades desenvolvidas pelas companhias ferroviárias. Mas entendemos ser de grande relevância a correlação destas atividades para compreender os recortes territoriais. Para Santos (1988) “tanto a paisagem quanto o espaço resultam de movimentos superficiais e de fundo da sociedade, uma realidade de funcionamento unitário, um mosaico de relações, de formas, funções e sentidos” (SANTOS, 1988, p. 21).

De acordo com Besse (2014, p. 31) “o primeiro objeto que se deve preocupar aquele que estuda as paisagens é a forma como o espaço foi organizado pela comunidade. Ler a paisagem é perceber modos de organização do espaço”. Em Bauru, conforme discorremos anteriormente, a chegada das três Companhias Ferroviárias, cortaram a área urbana da cidade, retalhando o patrimônio, acabando por isolar algumas áreas, e dessa forma o traçado reticulado de Bauru perdia sua continuidade em alguns locais. Assim, após a implantação das ferrovias, Bauru tem sua malha urbana cada vez mais expandida em direção às periferias da cidade, como franjas de ‘expansão’, que posteriormente são loteadas e vendidas por meio de empreendimentos imobiliários particulares, a partir do parcelamento de fazendas.

Para a operacionalização das Estradas de Ferro era necessário o desempenho de uma série de atividades correlatas e que davam suporte à operacionalização dos trens. Cabe salientar que nem todas as cidades possuíam todas as atividades ou equipamentos necessários para tal em seu território. Por exemplo, nem todas as cidades possuíam a rotunda, que era um edifício que servia à manutenção de trens. Contudo, tanto Bauru como Campo Grande apresentavam todos os tipos de atividades elencadas a seguir.

a. Transporte

O transporte seja de cargas ou de pessoas é a principal função das Companhias ferroviárias. O trem diminuiu distâncias e promoveu o intercâmbio de técnicas, materiais e pessoas. Relacionamos ao transporte: os armazéns, as cabines de sinalização, as caixas d’água, as gares, as plataformas e as estações que eram, em muitos casos, o principal símbolo das companhias. Como demonstra Ghirardello (2010)

De pronto, a estação colocava-se como referência urbana do lugar em razão de seu porte arquitetônico e da imagem de modernidade e tecnologia representada por esse meio de transporte, evidenciando não apenas pelos equipamentos e pelo meio rodante, mas também pelas estranhas e delgadas estruturas metálicas das gares (GHIRARDELLO, 2010, p. 157-158).

As atividades relacionadas ao transporte ocorriam em um recorte territorial específico: as esplanadas. Para isso, era necessário um espaço adequado, desde sua localização, formato e inclinação. Em várias cidades formadas a partir da ferrovia, a esplanada terá um papel fundamental para o arruamento, uma vez que para o traçado será tomada como base “a longa reta originada pela linha da ferrovia, ou mesmo os limites de divisa da esplanada” (GHIRARDELLO, 2002, p.170).

(...) as esplanadas precisavam abrigar diversas instalações da ferrovia, como caixas d'água, depósitos e oficinas, além de pátio de parada e manobra. Portanto, mesmo que pequenas, tinham ao menos 200 m de extensão por, pelo menos, 70 m de largura, em média. Quando havia oficinas e rotunda para a manutenção de locomotivas e vagões, a área seria maior, por vezes o triplo ou quádruplo disso. Esse conjunto se configurava num corte ao tecido do patrimônio que dividiria a futura cidade em duas partes, 'para cá' e 'para lá' dos trilhos (GHIRARDELLO, 2010, p.156).

b. Operacional e manutenção

As atividades das estações deviam transcorrer de forma precisa, pontual e rotineira, uma vez que os trens dispunham de horários específicos para partida e chegada. Atrasos ou quaisquer tipos de intercorrências, poderiam causar grandes prejuízos, uma vez que os passageiros organizavam suas rotinas a partir dos horários do trem. As companhias possuíam capacidade para transportar grandes volumes de materiais, havendo também uma vasta gama de tipos de transporte (os quais se materializavam nas tipologias dos vagões, como carros dormitórios, carros frigoríficos, correio, etc.) compreendendo desde materiais para construção, até cartas, gêneros alimentícios e animais e não poderiam atrasar ou deixar de fazer a entrega das cargas. Para que os trens, trilhos e os demais equipamentos de cunho operacional (importados, na maioria das vezes) tivessem um bom desempenho era necessária a frequente e correta manutenção destes equipamentos. Nesse sentido, as companhias investiam parte de seu capital nos “processos de montagem e manutenção dos trens [...] sediados no mesmo espaço, organizados em amplos complexos, as Oficinas Ferroviárias, consideradas base desta indústria” (HAM, 2012, p. 23). Esse tipo de recorte compreende edifícios que atendam à manutenção, montagem, desmontagem, instalação e reparação de material rodante como oficinas diversas, rotunda e girador.

Por motivos funcionais e seguindo uma lógica de produção, os equipamentos seguiam uma disposição específica. “Os trabalhos mais simples podiam ser executados nos depósitos, mas trabalhos complexos ou revisões completas exigiam um local especificamente aparelhado para este fim” (KÜHL, 1998, p. 65).

c. Administrativos

As atividades administrativas e de cunho técnico, inclusive, ocorriam nos escritórios construídos pelas companhias. Lá encontravam-se os funcionários dos setores administrativos, e os engenheiros responsáveis pelos projetos das estradas de ferro e seus equipamentos, assim como o diretor ou superintendente. De acordo com Ghirardello (2012)

O espaço do escritório é o local onde as decisões são tomadas. É lá que se decide o que será produzido, o local desta produção, o maquinário necessário, o tipo de funcionário, o tempo para cada etapa do serviço, os contratos necessários; enfim o escritório é o local onde se organiza o trabalho. (GHIRARDELLO, 2012, p.429)

d. Habitação

“As vilas construídas por empresas ferroviárias localizavam-se sobretudo nos entroncamentos de estradas de ferro ou em canteiros avançados de obras” (CORREIA, 1998, p. 10) para abrigar o grande contingente de funcionários que se deslocaram aos polos de serviços. Segundo Finger (2009), houve dois momentos em que as ferrovias se concentraram na construção de casas para seus funcionários, a saber:

1 – Durante a construção das linhas: Essas construções geralmente possuíam um caráter provisório. Não havia nenhum tipo de planejamento e geralmente eram erguidas com madeira e palha. Eram feitas para manter os ferroviários próximos aos locais de trabalho durante a implantação dos ramais;

2 – Depois que as linhas estivessem prontas: Eram construções permanentes e inseriam-se dentro das vilas ferroviárias estrategicamente implantadas. Feitas em alvenaria ou madeira, poderiam apresentar diversas tipologias de acordo com a região as quais poderiam ser implantadas. Seu programa era desenvolvido de acordo com o cargo do seu ocupante, quanto maior o cargo dentro da Companhia, mais complexo o programa.

Essas residências eram de propriedade das companhias e cedidas geralmente por meio de um aluguel simbólico, a apenas alguns funcionários. Geralmente abrigava quem exercia alguma função a qual precisasse ‘ficar de prontidão’, ou seja, poderiam ser

deslocados até o posto de trabalho em caso de emergência e a qualquer momento. Geralmente essas residências situavam-se próximas às estações, salvo em situações excepcionais.

e. Saúde

Foram instalados diversos postos médicos ao longo das linhas e algumas cidades servidas pela EFNOB receberam hospitais, construídos pela ferrovia. Além dos hospitais, na década de 40, ocorreu uma expansão dos postos médico em diversas regiões do estado do Mato Grosso: “Três Lagoas (1943), Porto Esperança (1950), Maracaju (1951), Corumbá (1953), Ponta Porã (1954) e Águas Claras (1956)” (QUEIROZ, 2004, p.102). Segundo o mesmo autor, também gabinetes dentários foram implantados em 1945 em Bauru, Aquidauana e Campo Grande, sendo ampliados gradativamente às outras cidades. Embora a Noroeste oferecesse os mais variados serviços aos trabalhadores durante a sua existência, a assistência à saúde somente foi motivada pela ocorrência de grandes endemias e epidemias que assolaram tantos recursos humanos na época de sua construção. Esses equipamentos não estavam inseridos no complexo ferroviário central.

f. Ensino

A NOB investiu no âmbito da instrução de seus funcionários. Implantou desde escolas para os filhos dos ferroviários como também cursos de aperfeiçoamento profissional para os próprios funcionários com a finalidade de formar mão-de-obra especializada para trabalhar nas oficinas da companhia. Essas edificações não necessariamente se localizavam junto ao complexo ferroviário. Encontramos tanto unidades próximas às vilas dos ferroviários como próximas às oficinas.

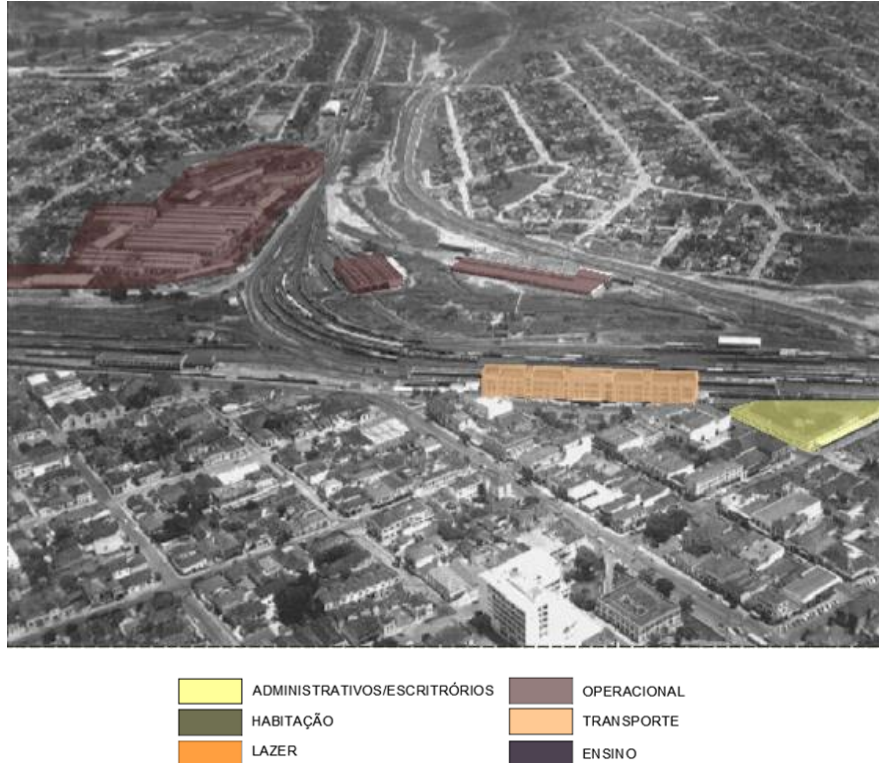
g. Lazer

Para a Companhia era importante a implantação de locais destinados à prática do lazer dos trabalhadores. Na época, o ócio era visto como algo que induzia à vagabundagem, ao desregramento e aos vícios, comprometendo claramente tanto a produção como o orçamento de um trabalhador. Para combater esse tipo de situação, eram comuns as “atividades de regeneração das energias para o trabalho, [...] favorecia-se a prática de esportes sadios e submetidos a regras, como o futebol” (CORREIA, 1998, p. 135). Esses equipamentos situavam-se fora do complexo ferroviário central, onde ficavam as oficinas, estação, escritórios e residências.

3.3.1. Os recortes territoriais da NOB em Bauru e Campo Grande

presentamos a seguir, os principais recortes territoriais implantados pela EFNOB (fig. 47) em Bauru e Campo Grande e a vista aérea da cidade com a espacialização de alguns destes ambientes. Em Campo Grande, apresentamos a vista aérea do complexo ferroviário em 1940 e atualmente, (fig. 47) e seus principais recortes territoriais (fig. 48).

Figura 47- Esquema dos recortes territoriais na paisagem da esplanada de Bauru.



Fonte: Autora a partir da foto disponível em <<http://euamobauru.blogspot.com.br/p/estrada-de-ferro-noroeste-do-brasil.html>>. Acesso em 21. Jan. 2018.

Figura 48 - Foto panorâmica da esplanada de Campo Grande o Grande (Cartão postal –1940).



Fonte: TRUBILIANO, p. 178, 2014.

Figura 49- Recortes territoriais relacionados à ferrovia em Bauru – SP.



Fonte: Autora, a partir do Google Earth, 2018.

Figura 50- Recortes territoriais relacionados à ferrovia em Campo Grande – MS.



Fonte: Autora a partir do Google Earth, 2018.

1. Estação Central.
2. Armazém
3. Oficina
4. Pernoite
5. Vila dos Ferroviários na Avenida Calógeras - padrão alto
6. Vila dos Ferroviários na Rua Doutor Ferreira - padrão médio
7. Vila dos ferroviários na Rua 14 de Julho – padrão médio
8. Vila para os operários na Rua dos Ferroviários- padrão baixo

9. Casa para engenheiros, junto aos trilhos.
10. Rotunda de manutenção em formato semicircular, construída em 1951.
11. Escola Estadual “Álvaro Martins Neto”
12. Escritório
13. Caixa d’água
14. Clube Noroeste
15. Hospital

Relacionados aos recortes territoriais, é possível apreender a ‘organização’ do espaço proposta pela EFNOB no tocante às suas atividades correlatas. Na realidade, essa ‘organização’, corresponde a uma tentativa de ‘separar e adequar esses espaços’ a cada tipo de uso. O processo de sistematizar, organizar e principalmente adequar o espaço reflete um modo de controle da produção do trabalho dentro do próprio espaço urbano. Exemplo notável desta ação é a separação das casas dos ferroviários de acordo com a sua hierarquia dentro da empresa, e como essa hierarquia se materializava nas próprias residências, em que as construções mais ‘elaboradas’ serviam aos funcionários com maior prestígio.

A ferrovia, dessa forma, se apropria de seus espaços organizando-os à sua, maneira, e em diversas escalas, desde a criação de núcleos e cidades, passando pelos conjuntos arquitetônicos e por fim, até o programa das construções. A fragmentação destes espaços (os recortes territoriais) traça uma narrativa dos modos de vida do século passado, nos convidando para um percurso, uma análise do ponto de vista da paisagem, uma vez que ela é enriquecida à medida em que possibilita sua leitura em escalas diversas. Permite também a leitura da própria cidade por meio destes recortes criados pela ferrovia. Tal qual um mosaico, nos permite ‘ler’ e entender a cidade a partir dos seus fragmentos.

Por fim, a análise destes recortes nos leva a uma reflexão sobre o patrimônio industrial. A ferrovia, na tentativa de organizar seus espaços, de acordo com sua dinâmica de funcionamento, em que emerge uma série de atividades (com seus devidos espaços correlatos), e que subsidiam a logística do transporte - seu objetivo principal: as atividades de conserto e manutenção, administrativas e de gerenciamento, operacionais, práticas assistencialistas (habitação, lazer, saúde) imprimiu durante um período um ritmo industrial não só dos meios de produção como também dos meios de viver.

Nesse sentido, através destes espaços, podemos falar em um patrimônio industrial que se concretiza por meio do conjunto arquitetônico e no que concerne a esta dimensão da paisagem, em suas mais diversas escalas de trabalho.

CAPÍTULO 4

NAS FENDAS DA TRAMA URBANA: A PAISAGEM COMO PROJETO



CAPÍTULO 4. NAS FENDAS DA TRAMA URBANA: A PAISAGEM COMO PROJETO

Nesta porta, a paisagem será abordada por meio de práticas e valores projetuais, em que a leitura de projeto será caracterizada pelos elementos formadores da paisagem de Bauru e de Campo Grande. Dentro deste contexto, buscaremos entender qual o papel desempenhado pela ferrovia na formação destas paisagens consideradas como um ente dinâmico, e em constante transformação. Logo, tem-se a paisagem não apenas como fruto do meio, mas como resultado da ação de profissionais sobre o território. De acordo com Besse (2014) “o paisagista coloca-se numa lógica da obra e da ação sobre o mundo: ele atua, em função de uma encomenda geralmente pública, sobre locais e situações considerados como problemáticos ou, em todo caso, modificáveis” (BESSE, 2014, p. 56).

Projetar significa trabalhar com o material e o imaterial ao mesmo tempo, trazendo à superfície as camadas de memória, de construções históricas, como reservas para construções futuras. Deve-se considerar o território dentro de uma totalidade, tendo em conta a complexidade de suas relações, fluxos e organizações espaciais. E ainda, projetar também é convocar o meio ambiente natural, ao trazer a natureza para a cidade, valendo-se dos jardins, das águas e do ar, enfim, tornando o espaço físico um meio híbrido entre o natural e o antrópico.

O profissional, ao elaborar o projeto de paisagem, cria algo que já estava ali, pois, o deprojeto tem por função evocar o *genius locci*, (o gênio do lugar) por meio de suas potencialidades, pertinências e conveniências. Ainda, segundo Besse (2014), as intervenções dos paisagistas atuam em 3 direções e que não são excludentes: **o solo, o território e o meio ambiente natural** (grifo nosso).

A ferrovia alterou o espaço de maneira contundente implicando alterações nestas três direções.

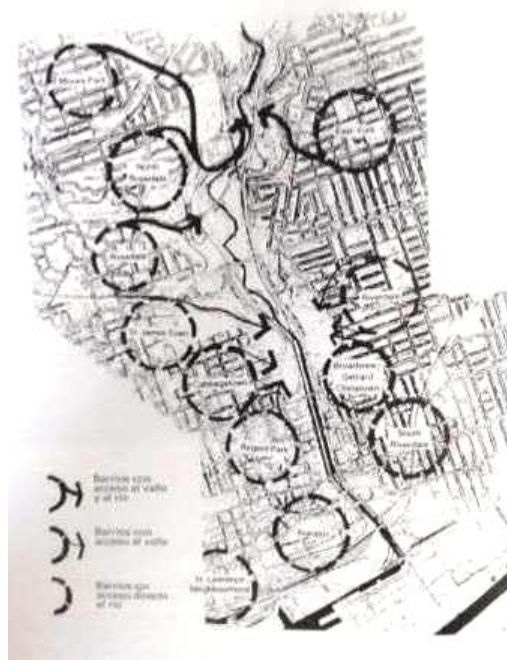
1. **No território:** promovendo a comunicação, impulsionando o florescimento de inúmeras regiões e conectando uma rede de futuras cidades; Impactando ainda a organização dos núcleos urbanos, onde a malha é interrompida ao encontrar os trilhos, influenciando a dinâmica de ocupação do solo.

2. **No solo:** atualmente, como a ferrovia cortou a área urbana, acentuou-se o “vazio entre lugares”, conforme Hough (1995, p.51), no entanto na ocasião da implantação, as cidades ainda não se estendiam para além do córrego, observando que na malha viária tem seu quadriculado contínuo interrompendo-se ao ser cortado pela ferrovia, provocando alterações; O solo que também resguarda uma superposição de ‘passados’,

simboliza-se por meio das construções históricas que coexistem dentro do mesmo espaço.

3. **No meio ambiente natural:** o projeto da ferrovia não levou em consideração a mata ciliar ao longo dos rios e córregos, tamponando parte do rio e com o aumento da urbanização, passou a ser uma área sujeita a inundações, visto que a ferrovia no centro da cidade está em área de várzea. Foi justamente junto aos rios e córregos que houve a ocupação inicial de Bauru e de Campo Grande.

Figura - Mapa com esquema de acesso ao vale (que poderia ser a ferrovia) ou ao rio.



Fonte: HOUGH, 1995.

Utilizando esta chave de leitura do projeto, buscamos a compreensão sobre como a ferrovia foi determinante para a configuração do espaço urbano e atuou como elemento transformador e até estruturador do território, criando recortes e caminhos ao mesmo tempo que rompeu ligações, modificando o meio natural, o que, invariavelmente, acabou por criar novas paisagens. Cabe salientar que embora Besse (2014) elenque como os profissionais que sustentam essa posição - da paisagem como projeto - os arquitetos, paisagistas e jardineiros, e no caso da ferrovia, especificamente os engenheiros que atuaram de forma incisiva na construção destas paisagens.

4.1. A INSERÇÃO DA EFNOB NA PAISAGEM

Evocando a última chave de leitura desta pesquisa, abordaremos a inserção do complexo ferroviário na paisagem de Bauru e de Campo Grande, por meio de três direções determinantes: o solo, o território e o meio ambiente natural.

4.1.1. A construção do passado

Segundo Besse (2014) “... o solo é o efeito de uma construção histórica, que traz toda uma superposição de passados e que é, ao mesmo tempo, uma reserva para energias futuras” (BESSE, 2014, p.58). Consideramos assim que um dos acessos à paisagem é, por meio da sua construção histórica, mediante à justaposição de camadas que contém em si as marcas, composta de pegadas e sinais de ações praticadas em diversos momentos, mas que coexistem em diferentes níveis.

Esta construção sob o solo segue o processo racional de um palimpsesto. Pesavento (2004, p. 26) descreve o palimpsesto como uma “imagem arquetípica para a leitura do mundo”. Refere-se aos pergaminhos os quais havia se apagado a primeira escrita para reaproveita-lo em um outro texto, devido à sua escassez nos séculos VII a IX. Apresentavam dessa forma, sucessivas escritas nas quais a raspagem não conseguia apagar totalmente os caracteres do texto anterior, inclusive, muitas vezes ainda era possível a recuperação deste trabalho anterior. Essa simbologia se aplica de forma coesa no objeto de estudo deste trabalho, em que é notável a superposição de passados que se simbolizam por meio da arquitetura, ou da cultura, por exemplo. A sensação de pertencimento e a memória coletiva estão presentes em certos grupos sociais, como os ferroviários e permeiam, especialmente alguns locais da cidade, emergindo através dos edifícios, equipamentos e espaços constituídos pela ferrovia, carregados de memórias e objetos de significação de valores cognitivos.

O que chamamos de paisagem urbana é sempre uma paisagem social, fruto da ação da cultura sobre a natureza, obra do homem a transformar o meio ambiente [...] Em termos gerais, uma cidade abriga todos estes tipos de espaço construídos, em múltiplas combinações possíveis, por superposição, substituição ou composição [...] a cidade, enquanto materialidade, é palimpsesto de formas, que remetem à imagem arcaica do tecido ou trama na qual se superpõem várias camadas, mais ou menos aparentes, se não invisíveis de todo [...] A cidade, enquanto espaço construído, é também significado, valor e entendimento que teve um dia seu sentido construído e fixado pelos homens. Tais sentidos do passado são como que enigmas ou segredos que é preciso decifrar, pois fizeram daquele espaço um lugar - um espaço dotado de sentido - que tinha a sua inteligibilidade em correspondência história com o tempo. (PESAVENTO, 2004, p. 27)

A identificação dos elementos trazidos pela EFNOB e que ainda se fazem presentes na paisagem (figs.52 e 53) como as residências construídas para os ferroviários e até mesmo o enlace das lembranças, dão significado a esses locais, conforme salienta Besse (2014, p.58) ao dizer que os locais têm memória.

Figura 51- Residências construídas pela EFNOB na Av. Calógeras, Campo Grande (em frente à estação e armazéns) ainda utilizadas para moradia, marcando fortemente a paisagem atual.



Fonte: Autora, 2017.

Figura 52- Fachada da Oficina de fundição da EFNOB presente na paisagem urbana, ao fundo da R. Vitor Manoel Batista na Vila Falcão, Bauru, bairro onde os ferroviários começaram a construir suas residências da década de 1910.



Fonte: Autora, 2018.

4.1.2. A organização do território

Outra direção correspondente à intervenção paisagística é realizada no território. Para Besse (2014, p.58), considerar o território é refletir o espaço na complexidade de suas relações, a organização deste espaço, a relação do urbano com o rural que o circunda, com a malha viária, estradas, caminhos, suas fronteiras administrativas, colocando o território dentro de conjuntos morfológicos de escalas, temporalidades e funcionamentos diversos, havendo uma coordenação entre eles.

No tocante a essas relações, e dentro da lógica da ferrovia, destacamos as dinâmicas de produção demandadas pelas Companhias, que impactaram de forma contundente a paisagem. Para Santos (1988)

A relação entre paisagem e produção está em que cada forma produtiva necessita de um tipo de instrumento de trabalho. Se os instrumentos de trabalho estão ligados ao processo direto da produção, isto é, à produção propriamente dita, também o estão à circulação, distribuição e consumo. A paisagem se organiza segundo os níveis destes, na medida em que as exigências de espaço variam em função dos processos próprios a cada produção e ao nível de capital, tecnologia e organização correspondentes. Por essa razão, a paisagem urbana é mais heterogênea, já que a cidade abarca diversos tipos e níveis de produção. Cada instrumento de trabalho tem uma localização específica, que obedece à lógica da produção nesses quatro momentos acima mencionados, e é por isso que o espaço é usado de forma desordenada. (SANTOS, 1988, p. 23).

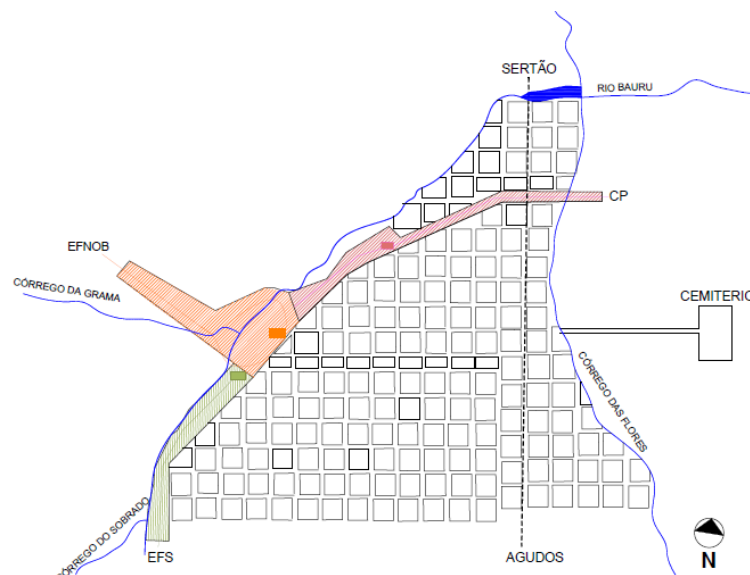
Logo, o espaço é ordenado de forma a atender as necessidades da operacionalização da ferrovia e, portanto, “as ferrovias, tendo assegurado por lei o direito de desapropriação, passam por onde melhor lhe convém, sem se importar necessariamente com as cidades” (GHIRARDELLO, 1992, p.86).Essa dinâmica cria ‘rupturas’ na malha urbana já consolidada, juntamente com os córregos que também ‘interrompem’ o traçado projetado.

Tanto a cidade de Bauru quanto a cidade de Campo Grande tiveram seu arruamento traçado em uma grande ‘malha xadrez’ apenas alguns anos antes da chegada da ferrovia. As jovens cidades estruturavam-se nestes desenhos que facilitaria sua expansão, conforme as cidades iam crescendo e desenvolvendo-se.

No caso de Bauru, o processo de parcelamento do solo aconteceu a partir do interesse da iniciativa privada em lotear as glebas das antigas fazendas [...]. Os loteamentos deveriam obedecer às exigências da legislação quanto ao traçado em malha regular de 88 por 88 metros, inclusive as praças, presente desde o Código de Posturas de 1897 [...] O código de posturas de Bauru – o de 1906 e, posteriormente, o de 1913 – se tornou a base legal para o arruamento dos povoados que foram sendo implantados ao longo da Noroeste, seguindo o modelo de traçado reticulado e as quadras regulares (CONSTANTINO, 2008, p.25-26).

Constantino (2008, p. 26) ainda ilustra que com a chegada das três companhias ferroviárias em Bauru (figura 54), há uma valorização dos terrenos urbanos, que estavam sob o aforamento da Fábrica da Matriz do Divino Espírito Santo, impedindo a ocupação por aqueles que não possuíam recursos para comprá-los. Como resultado, surgiram os bairros além das linhas férreas ocupados principalmente pelos operários, resultado do loteamento de antigas propriedades rurais. Dessa forma, a ocupação territorial seguiu uma prática de sucessivas divisões da terra e transmissão de suas parcelas. A gleba ao ser transformada em solo urbano, possuía como um de seus limitantes um curso d'água e confrontava-se com outras propriedades rurais.

Figura 53- Bauru em 1910. À oeste, a inserção das três ferrovias na malha urbana, implantadas em fundos de vale e o córrego como um de seus limitantes.



Fonte: Autora a partir de CONSTANTINO, 2005, p. 24.

“Em 1905, em decorrência do processo de implantação da Ferrovia Noroeste do Brasil, foi instituído o Código de Posturas da Vila de Campo Grande” (WEINGARTNER, 2008, p.36). Com claras preocupações de cunho urbanístico e higienista, “tratava, [...] dentre outros assuntos, de saneamento e de limpeza urbana, localização das edificações e

tamanho dos lotes”. (ARRUDA, 2012, p. 33). O primeiro plano de alinhamento de ruas, previa uma trama reticulada orientada seguindo os eixos cardeais com quadras dispostas em três módulos básicos: 120m x 120m, 120m x 160m, 120m x 200m, determinados a partir do lote padrão (40m x 60m) (WEINGARTNER, 2008, p.37).

De acordo com a figura 55, pode-se perceber que assim como Bauru, o traçado urbano tinha uma interrupção junto aos córregos e posteriormente pela instalação dos trilhos, dividindo a cidade ‘ao meio’.

Na primeira década do século XX “surgem novas construções com a implementação das obras urbanas sob a orientação técnica dos engenheiros da Ferrovia Noroeste do Brasil” (WEINGARTNER, p.39). A década de 20 segue a tendência da década anterior e os bairros vão sendo implantados junto aos trilhos da ferrovia, a na margem direita do Córrego Segredo, em sua porção mais alta, longe dos alagamentos. Na década de 30, o parcelamento urbano continua a ampliar-se junto ao eixo da ferrovia, na porção oeste da cidade. A cidade também expande-se rumo a direção norte-nordeste e sul. Nas próximas décadas, a expansão de loteamentos irão surgir no eixo nordeste-sudoeste, acompanhando as estradas que vão para Cuiabá e Sidrolândia, mantendo o traçado reticulado, sempre distantes dos fundos de vale dos córregos que atravessam a cidade e seguindo o tecido urbano existente. Na década de 50 já surgem bairros longe da malha urbana, tendência essa que se amplia após a década de 60, quando a malha urbana deixa de ser contínua à existente e surgem loteamentos junto às estradas da cidade (WEINGARTNER, 2008, p. 43,48,62,63).

Figura 54- Campo Grande em 1920. À oeste, a inserção dos trilhos da EFNOB, paralelos ao Córrego Segredo. Nessa época, a área urbanizada basicamente limita-se aos córregos.



Fonte: Autora, a partir de WEINGARTNER, 2008, p.41.

Ainda cabe ressaltar as alterações no território promovidas pela EFNOB em uma escala maior, onde a ferrovia foi responsável pela criação de inúmeros núcleos (principalmente no que se refere ao trecho paulista) atuando também como um ‘elemento conector’ destas regiões, promovendo o florescimento de inúmeras cidades.

4.1.3. O (des) encontro da natureza/cidade

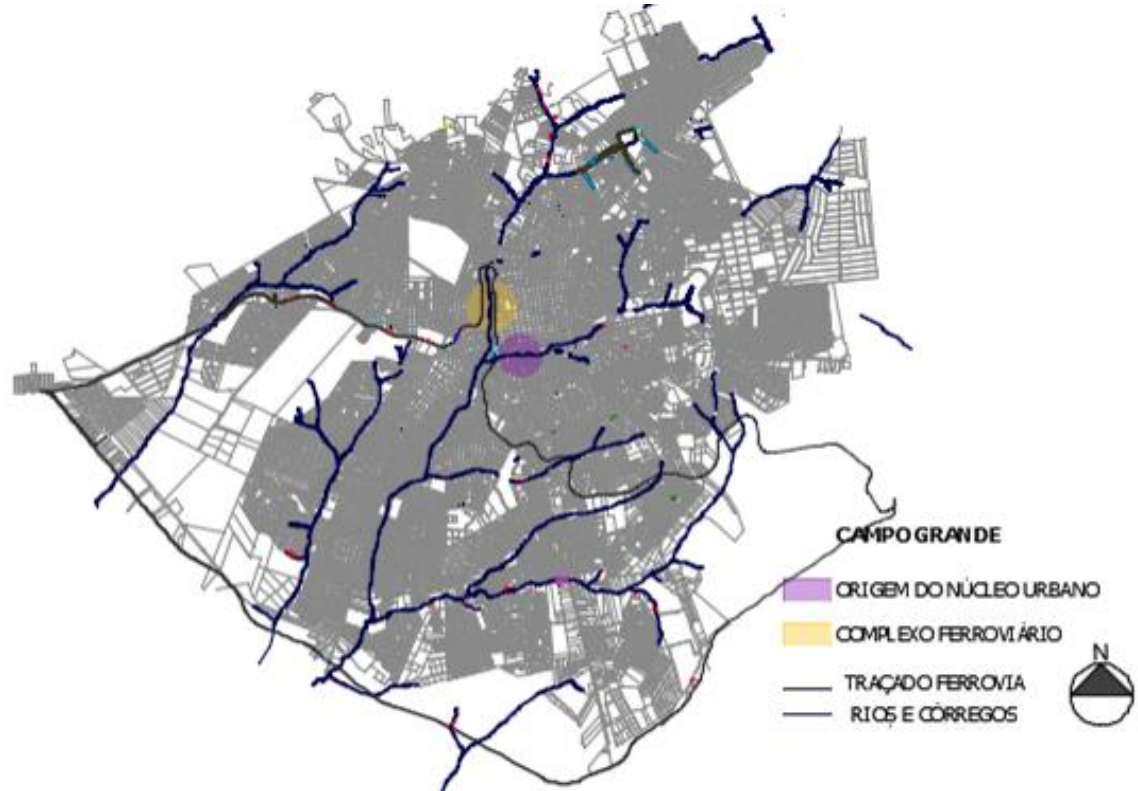
A última análise refere-se ao meio ambiente natural e a cidade enquanto espaço produzido. É um meio heterogêneo: o encontro das ações humanas sobre o território e a natureza. O solo atua como suporte para os elementos naturais, como também carrega em si as ações do homem perante movimentos culturais específicos. É necessário promover a interação entre os elementos naturais e os criados pelo homem, garantindo a qualidade da água, do ar, da vegetação. Para Besse (2014, p. 59) “a cidade é, hoje, um meio natural híbrido, de um tipo particular”.

Sabe-se que para garantir o desenvolvimento do núcleo urbano, o embrião das futuras cidades, uma das premissas era sua proximidade junto às águas, através dos rios e córregos.

Bauru, é marcada pela presença do Rio Bauru e seus afluentes (CONSTANTINO, 2008, p.21) ao passo que Campo Grande é marcada pela presença dos córregos Prosa e Segredo. Em ambos os casos, as ocupações iniciais se deram junto aos córregos, em Bauru, na forquilha entre o Ribeirão Bauru e o Córrego das Flores e em Campo Grande, na forquilha entre os Córregos Prosa e Segredo (figuras 56 e 57). Os córregos eram os limites do patrimônio e meio de subsistência primordial, tanto que ao demarcar o Rocio na vila de Campo Grande, o engenheiro Temístocles Pais de Souza Brasil

encontrou, dentro dos limites previamente designados, circunscrevendo o mais estreitamente as cabeceiras que afluem para os dois córregos que regam o povoado, a fim de que ele não ficasse privado da água necessária à sua manutenção e higiene. (CONGRO, 2013, p. 31).

Figura 55- Início da ocupação em Campo Grande e instalação do complexo ferroviário



Fonte: Autora, a partir de mapa fornecido pela Prefeitura de Campo Grande.

Figura 56- Início da ocupação em Bauru e instalação do complexo ferroviário



Fonte: Autora, a partir de mapa fornecido pela Prefeitura de Bauru.

A ferrovia ainda irá instalar-se junto aos córregos buscando áreas mais planas de modo a evitar instalações e desvios que onerariam os custos das obras. É junto aos rios e

córregos que os núcleos nascem e prosperam, as fazendas se instalam e posteriormente as ferrovias acomodam seus trilhos. Os rios têm papel preponderante na formação do traçado e nos limites do patrimônio.

Quando os trilhos vinham paralelos ao curso d'água, frequentemente uma das divisas do patrimônio, havia menores problemas para o futuro dessas cidades, pois apenas reforçavam um elemento de cisão urbana natural ao sítio. Porém, quando os trilhos cortavam o arruamento do patrimônio, uma nova realidade se interpunha para o crescimento urbano (GHIRARDELLO, 2010, p. 156).

Ao se deparar com o rio ou com a linha dos trilhos, há uma iminente ruptura do tecido urbano, contínuo e homogêneo. Deste choque surgem bordas, que delimitam o espaço dos trilhos e o espaço da cidade, separando-os através das malhas ferroviárias ou futuramente, das malhas rodoviárias. Estes fundos de vale criam barreiras naturais.

Os mundos do natural e o artificial estão sustentados por redes que se entrecruzam y superpõe, subsistemas conectados onde quando uma das variáveis dos sistemas interconectados, devem acomodar seus valores, gerando em sua vez efeitos sobre outros subsistemas associados²⁸ (MOISSET, 2006, p. 21, tradução nossa).

No século XX, os paradigmas higienistas influenciaram vigorosamente os códigos de posturas das cidades brasileiras. Vias largas, arejadas, praças e vias arborizadas. A preocupação com o saneamento era cada vez mais constante. O homem tenta domar a natureza, submetendo-a a seus preceitos do que era salubre e moderno. Processo esse intensificado pelo trem “o aprimoramento da urbanização foi imposto, sobretudo, pelas transformações trazidas pelos trilhos da ferrovia, pela chegada de pessoas e mercadorias”. (TRUBLIANO; SILVA, 2010, p. 138)

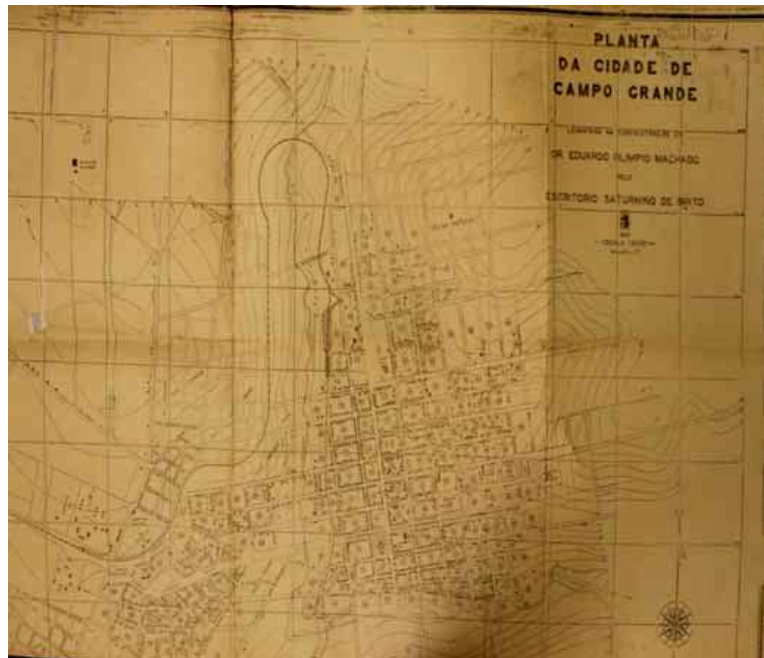
Na década de 1930, é contratado um plano de urbanização e saneamento para Campo Grande. O escritório²⁹ escolhido pela melhor proposta é dos filhos do engenheiro Saturnino de Brito, precursor no Brasil de estudos e projetos de remodelação urbana apoiados em preceitos modernos e higienísticos. Como resultado, esse projeto se

²⁸ *Los mundos de lo natural y lo artificial están sustentados por redes que se entrecruzan y superponen, subsistemas conectados donde cuando una de las variables de los sistemas interconectados, deben acomodar sus valores, generando a su vez efectos sobre otros subsistemas asociados. (Moisset, 2006, p. 21).*

²⁹ “O escritório Saturnino de Brito” era uma empresa técnica dirigida, em 1937, por Francisco Saturnino Rodrigues de Brito Filho e seu irmão Fernando Geraldo Saturnino Rodrigues de Brito, filhos de F. Saturnino de Brito (1864-1929), engenheiro sanitaria e urbanista que atuou, desde o século XIX até sua morte, em projetos urbanísticos de mais de 50 cidades brasileiras e que deixou um enorme legado para o país e para os seus filhos” (ARRUDA, 2012, p. 45). Embora Arruda (2012) tenha deixado claro em seu trabalho que o projeto foi elaborado pelos filhos (Fernando era arquiteto e Francisco Filho, engenheiro civil) do engenheiro Saturnino de Brito, existem reportagens e trabalhos que atribuem o plano de urbanização de Campo Grande ao próprio Saturnino de Brito, o que seria impossível, uma vez que ele havia falecido na década anterior da contratação dos trabalhos técnicos para a elaboração deste plano.

materializa em um Plano Urbanístico (Decreto-Lei nº 39/1941) para a cidade determinando regras para a urbanização e construção de novas obras (figura 58).

Figura 57- Mapa do Plano Urbanístico do escritório de Saturnino de Brito



Fonte: TRUBILIANO, 2014, p. 209.

Na década de 1940, Bauru passará a estabelecer medidas para promover a organização sobre a urbanização do território.

[...] somente em 1947 é aprovado em Bauru, o Decreto n. 25, onde aparecem uma série de '*considerandos*' interessantes, como: 'a necessidade de regulamentar o crescimento da cidade, que vem se processando de maneira desordenada, com um critério de arruamento e loteamento para cada Vila' (CONSTANTINO, 2005, p. 47).

Este decreto passa a exigir a submissão dos projetos de loteamento ao poder público para possível aprovação e fornece diretrizes para o ordenamento urbano como largura mínima para as vias urbanas, reserva de áreas verdes e a correta destinação do escoamento das águas pluviais.

Posteriormente, respaldados pelos problemas de enchentes e alagamentos, que justificavam os mesmos preceitos higienistas e modernizadores, de modo a seguir uma tendência mundial, serão implementados no Brasil as grandes avenidas e canais de fundos de vale que "irá marcar o desenho urbano das cidades brasileiras a partir das obras de Saturnino de Brito [...] com as marginais ladeando os córregos canalizados, retificados e com as margens despidas de mata ciliar [...]" (CONSTANTINO, 2005, p.43). Bauru e Campo Grande seguem esta tendência e também canalizam os seus córregos,

encontrando-se atualmente sob as grandes avenidas que cortam a cidade. (figuras 59 e 60)

Figura 58- Foto de 1972. Local onde atualmente é a Avenida Ernesto Geisel que margeia o Córrego Segredo em campo Grande.



Fonte: <http://admin.midiamax.com.br/midiamais/21-imagens-antigas-campo-grande-deixar-qualquer-pessoa-nostalgica-300003>

Figura 59- Foto de 1982. Obras de canalização do Córrego das Flores em Bauru, atual Avenida Nações Unidas.



Fonte: <<http://www.projetomuseuferroviario.com.br/avenida-nacoes-unidas-7/>> . Acesso, 21 jan. 2018.

Sob o viés do meio ambiente, podemos afirmar que a paisagem natural não foi considerada no que se refere ao intenso processo de modernização e higienização das cidades no século XX, incluindo logicamente as cidades estudadas neste trabalho. Os rios, fundamentais para o processo da formação urbana, foram sendo ‘sufocados’ pouco a pouco, através de sucessivas intervenções, seja por meio da supressão da mata ciliar,

canalizações, e diversas obras que, ao promover a expansão do solo urbano, foram se impondo de maneira agressiva sobre o meio natural. O traçado da ferrovia no início do século e as sucessivas implantações viárias, criaram uma 'quebra', do tecido urbano colocando os rios como 'barreiras' naturais, ao virarem suas 'costas' para o meio urbano, ao invés de integrá-los à paisagem. Entretanto, em ambos os casos apresentados, verifica-se que os fundos de vale, por meio de suas longas extensões, articulam toda a cidade, viabilizando a permeabilidade do tecido urbano. Besse (2014, p. 59) aponta para a problemática da 'tecedura', em que a questão paisagística apresentada por ele "consiste em pensar a cidade a partir das suas relações e na sua integração com o solo, o território, o meio vivo". E é nessa tentativa de 'recosturar' as ligações da trama urbana, rompidas pela extrapolação de limites, intervalos, bordas rígidas, que os fundos de vale poderiam atuar como protagonista ao reestabelecer a reconexão destas teceduras desfazendo as barreiras, por meio de bordas difusas, articulando as relações entre o interno e o externo, entre o humano e o natural e o urbano e o não urbano. Afinal, segundo Besse (2014, p.60) "o pensamento da paisagem, para o paisagista, é um pensamento do possível. Mais precisamente, ele é a busca dos possíveis contidos no real."

4.2. MORFOLOGIA URBANA

O meio urbano pode ser objecto de múltiplas leituras, consoante os instrumentos ou esquemas de análise utilizados. No essencial, os instrumentos de análise vão fazer ressaltar os fenómenos implicados na produção do espaço. As inúmeras significações que se encontram no meio urbano e na arquitectura correspondem aos inúmeros fenómenos que os originaram. (LAMAS, 2004, p.37)

Para Besse (2014, p. 56), a noção de projeto, empregada pelos arquitetos e paisagistas possivelmente seja a retomada de uma abordagem experimental da realidade paisagística. Essa abordagem corresponde à troca que o homem promove com o seu meio, a ativação da sensibilidade por meio da caminhada por exemplo, (sentir, vivenciar e experimentar a paisagem) onde "caminhar é uma experimentação do mundo e seus valores" (Besse, 2014, p.55). Assim como o deslocamento dentro do espaço urbano, em que as grandes metrópoles modernas se tornaram "campos de explorações ao mesmo tempo lúdicas e metódicas" (BESSE, 2014, p.55). Cada espaço é aprendido de uma forma pelo seu receptor, seja por meio da caminhada, da pesquisa, da fotografia, etc.

A paisagem é carregada de símbolos, de formas, cores, cheiros, texturas e vivências. Conforme pontua Cancer (2010, p. 76) “a paisagem é a imagem do território”³⁰, e como a paisagem representa o território, estudá-la procurando entender como se deu sua formação e quais os fatores determinantes, pode explicar a sua morfologia e suas dinâmicas, sendo isso imprescindível para conhecer seu projeto de paisagem. Em complemento, Maderuelo (2010) pondera que

A história do lugar se manifesta como paisagem, como o conjunto das ações humanas que transformam, modelam, marcam e pautam o território conferindo-lhe uma fisionomia própria que permite diferenciar um lugar de outro, e vice-versa, que permite reconhecer algumas ações e construções como próprias de um lugar concreto³¹. (MADERUELO 2010, p.116).

A morfologia urbana configura-se como o estudo da conformação do meio urbano nas suas partes físicas ou elementos morfológicos, assim como sua produção e suas mudanças ao longo do tempo. Entretanto, o estudo da morfologia não compreende os processos de urbanização, isto é, os fenômenos sociais, econômicos, etc. (LAMAS, 2004, p.38), ou seja, a morfologia trata do estudo das formas e sua gênese como também a razão de sua origem.

Ao analisar a composição da paisagem, é necessário relacionar os elementos morfológicos que conformam sua organização espacial (vias, quadras, vegetação, espaços livres, espaços construídos, etc.), considerando quais movimentos ou ações deram origem ou desencadearam determinados arranjos. Por exemplo, a topografia é uma condicionante que pode determinar certas configurações espaciais, ou, até mesmo os modos de trabalho, como também pode atuar de forma incisiva na organização espacial. A ferrovia, tal como a instalação de equipamentos de grande porte, como as fábricas por exemplo, e dependendo de sua complexidade, exige determinada infraestrutura que permita sua operacionalização incluindo uma diversidade de equipamentos como armazéns, moradias, espaços para lazer, saúde, cooperativas, etc. Para Landim (2004, p.29) “a produção e construção da paisagem urbana varia de acordo com as técnicas, modos de produção e ainda de acordo com as relações sociais e culturais vigentes em cada período”.

Conforme aponta Paula Landim

³⁰ el paisagemes la imagen del territorio (CANCER, 2010, p. 76).

³¹ La historia del lugar se manifiesta como paisaje, como el conjunto de las acciones humanas que han transformado, modelado, marcado y pautado el territorio conferidóle una fisonomía propia que permite diferenciar um lugar de outro y, vice-versa, que permite reconocer algunas acciones y construcciones como propias de um lugar concreto (MADERUELO 2010, p.116).

[...] a paisagem urbana configura-se e qualifica-se basicamente por meio desses elementos: o suporte físico, ou seja, o relevo, o solo, o subsolo e as águas, a cobertura vegetal original ou não, as estruturas urbanas ou massas de edificações e sua relação dialética com os espaços livres, o uso do solo, os loteamentos e o clima com suas alterações de ciclo diurno/noturno e as estações do ano. Contudo, a paisagem urbana não é delimitada apenas por esses elementos. Ela é uma imagem, uma criação mental e social; está na mente das pessoas, nas relações de uso que se estabelecem entre os cidadãos, e entre estes e os elementos citados. (LANDIM, 2004, p. 27).

Se a paisagem é composta dos elementos que dão suporte físico, estruturas urbanas, vegetação e elementos construídos, o que difere então cada paisagem? Podemos dizer que um primeiro olhar, nos conduziria apenas à disposição destes elementos no território, mas ao aprofundarmos a análise, podemos ver os significados que nela estão contidos e que se manifesta por meio de símbolos específicos. Nos casos estudados, esses símbolos se remetem à ferrovia por meio de suas obras, como as estações, por exemplo.

Cabe aos profissionais que irão elaborar a paisagem criar algo que já estava ali, que era latente, revelar as potencialidades do lugar, e organizar este espaço para exercer a função para a qual foi destinado. Para isso, é importante levar em conta vários fatores, desde o suporte físico até os aspectos urbanos e culturais.

No caso da ferrovia, tanto na cidade de Bauru como na de Campo Grande, a EFNOB exerceu uma série de atividades de apoio que davam suporte às rotinas desenvolvidas pela Companhia. Conforme já explicitado anteriormente, o conjunto destes espaços físicos nos quais ocorriam determinadas atividades, denominamos de recortes territoriais.

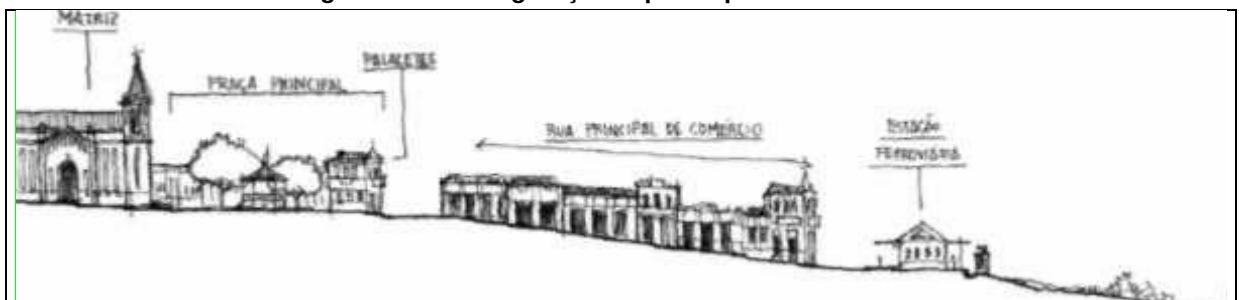
Landim (2004), ao analisar a paisagem da ferrovia em cidades de médio porte do interior paulista, destaca que as cidades que se formaram ou até mesmo, que tiveram seu desenvolvimento urbano pautado através da ferrovia apresentam uma paisagem homogênea e configurações bem semelhantes, conservando alguma especificidade, ora relacionada à morfologia do sítio ou até mesmo associada às relações que os habitantes estipularam no espaço urbano com o uso cotidiano (LANDIM, 2004, p.65).

A figura 61, mostra em esquema a implantação da estação ferroviária e sua relação com os demais elementos urbanos. Nota-se que a estação está inserida em uma cota mais baixa, sendo esta uma característica comum neste tipo de implantação, uma vez que os trilhos acompanhavam o caminho dos rios, próximo aos fundos de vale, onde não haveria muita declividade. Comumente, o entorno da estação, que atuava como a porta de entrada da cidade, recebia um grande impulso, e quase que de forma espontânea ia

atraindo uma diversidade de casas comerciais e prestadores de serviços. Ainda, próximo a esses locais, se encontrava a igreja matriz, geralmente ladeada por uma praça ajardinada, em uma cota mais alta. Todos esses elementos compõe a região central destas cidades cuja vocação ferroviária foi fundamental para instaurar na paisagem artefatos industriais e novas tipologias arquitetônicas.

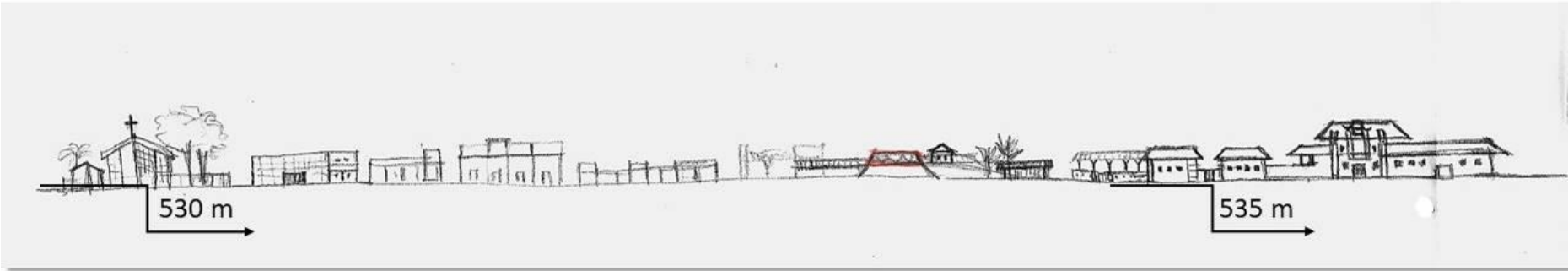
De qualquer forma, esses elementos sejam trazidos pela ferrovia ou organizados através dela, criam uma morfologia urbana própria, e emergem como determinantes estruturais desta nova paisagem: a estação ferroviária, em alguns casos a praça defronte à estação ou apenas um largo que servia como uma extensão das atividades da estação, como a carga e descarga de mercadorias e passageiros, ou até mesmo uma larga avenida que culminava na estação, a Igreja Matriz e sua praça, e a rua central de comércio. Ao comparar esse tipo de ordenação apresentado na figura 61 com os casos estudados, percebemos que tanto Bauru como Campo Grande apresentam em sua conformação urbana esta mesma lógica de organização espacial, conforme esquemas apresentados nas figuras 60 a 64.

Figura 60- A configuração espacial próxima à ferrovia



Fonte: Landim (2004, p.64)

Figura 61- Paisagem ferroviária em Campo Grande



Fonte: Autora, 2018.

Figura 62- Paisagem ferroviária em Bauru



Fonte: Autora, 2018.

Figura 63- Esquema dos elementos urbanos centrais em Campo Grande.



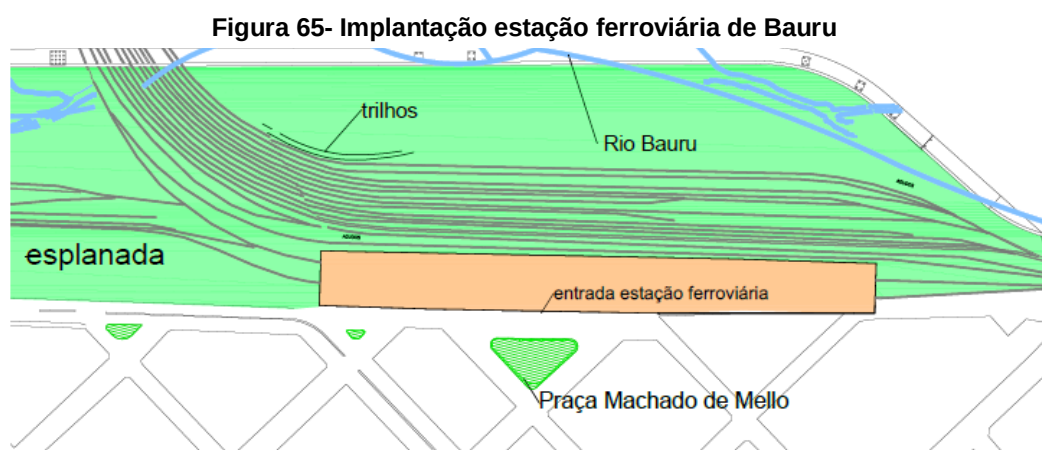
Fonte: Autora, 2018

Figura 64- Esquema dos elementos urbanos centrais em Bauru.



Fonte: Autora, 2018

Em ambos os casos apresentados, no percurso entre a igreja matriz e a estação ferroviária, a topografia apresenta pouquíssimo desnível, e pode-se notar que a estação e seus trilhos encontram-se paralelos aos cursos d'água. No entanto, em Bauru, existe uma praça defronte à estação, e que durante muitos anos fora um largo, atualmente conhecida como Praça Machado de Mello (fig. 65).



Fonte: Autora a partir de mapas da Prefeitura de Bauru, 2017

Entanto, essa configuração não é percebida em Campo Grande (fig. 66). Neste caso, defronte à estação estão as residências dos engenheiros que prestaram serviços à EFNOB. Como tais residências foram construídas na década de 30, existe a possibilidade de ter havido um largo naquele local, mas pela falta de elementos gráficos e históricos como mapas e fotos de períodos anteriores, não foi possível confirmar esta informação. Provavelmente, a falta deste elemento se justifique pela configuração do espaço, sendo uma via relativamente estreita, onde não teria espaço para a implantação de um largo ou uma praça.



Fonte: Autora a partir de mapas da Prefeitura de Campo Grande, 2017.

4.3. VALOR DO CONJUNTO NA PAISAGEM

As cidades de Bauru e de Campo Grande possuem extensos conjuntos ferroviários edificados pela EFNOB os quais possuem valor histórico, memorial, cultural e paisagístico inegável. De acordo com Greco (2014)

A chegada e a instalação dessa nova modalidade de transporte deixaram em seus caminhos de aço as marcas na memória dos habitantes da cidade; no seu espaço urbano e seus trilhos, a coluna vertebral onde se sustentou e se verticalizou. (GRECO, 2014, p.24).

É incontestável o valor que as estruturas ligadas à ferrovia (trilhos, edifícios, locomotivas) tiveram sobre a paisagem, na conformação dos espaços e na morfologia urbana. A ambiência criada confere uma identidade única sobre estes locais, permeando a memória coletiva da sociedade e criando uma cultura própria.

Baseado nestas premissas e relacionando-as à identidade e memória como também ao seu caráter arquitetônico, muitos destes locais vem sofrendo processos de ‘tombamento’ com a finalidade de salvaguardar os bens em questão.

De acordo com Moraes (2016),

O tombamento é um ato administrativo que visa à conservação da integridade física dos bens de interesse público. A proteção impõe limites ao exercício da propriedade para realização de interesses coletivos de preservação (RABELLO, 2009; MIRANDA, 2006 apud MORAES 2016, p.21). Assim sendo, o processo de tombamento é uma sequência lógica e ordenada de atos do Poder Público, com objetivo de identificar valores culturais capazes de justificar a proteção (MIRANDA, 2006 apud MORAES 2016, p. 21).

O conjunto ferroviário construído pela EFNOB em Campo Grande foi tombado nas três esferas legislativas: municipal, estadual e federal (tabela 1).

Tabela 1- Tombamento sobre o complexo ferroviário de Campo Grande

CAMPO GRANDE	
Tombamento municipal	Lei n. 3249/96: “Dispõe sobre o tombamento do sítio histórico localizado na Vila Noroeste, estação ferroviária e nas ruas 14 de Julho, Rua dos ferroviários, travessa Dr. Temístocles e na Rua Dr. Ferreira”
Tombamento estadual	Lei n. 1.735/97: “Complexo ferroviário da rede Noroeste do Brasil e Sítios históricos (de Três Lagoas à Corumbá)”.

Tombamento federal:

Processo n. 1536-T-2006 “Complexo Ferroviário Histórico e urbanístico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, no Município de Campo Grande, no Estado do Mato Grosso do Sul”. Inscrição realizada no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, volume III, fls. 5 a 7, número de inscrição: 171, e no Livro do Tombo Histórico, Volume III, às fls. 92 a 95m número inscrição: 625.

Fonte: Elaborado pela Autora, 2018, a partir do processo nº 1536-T-2006; Lei n. 3249/96, disponível em <<https://cm-campo-grande.jusbrasil.com.br/legislacao/250743/lei-3249-96>>. Acesso: 19 out. 2017; Fundação de Cultura MS, disponível em <<http://www.fundacaodecultura.ms.gov.br/wp-content/uploads/sites/19/2017/01/Lista-de-Bens-Tombados-e-em-Processo-de-Tombamento.pdf>>. Acesso em 5 fev. 2018.

A primeira lei que versa sobre o tombamento deste complexo ferroviário, de caráter municipal, data de 1996 e trata do tombamento do sítio histórico localizado na Vila Noroeste, onde estão localizados os imóveis que foram edificadas pela EFNOB, contemplando desde a estação, residências, escola e demais tipologias que atendiam à Estrada de Ferro. “Integram o sítio histórico tombado os imóveis residenciais e públicos existentes nesses logradouros, bem assim as áreas de uso comum do povo, como as ruas” (CAMPO GRANDE, 1996). Por meio desta lei, fica proibida qualquer demolição ou modificação na estação ferroviária de Campo Grande tanto nas dependências internas quanto externamente, e em seu estilo arquitetônico, assim como as fachadas e telhados das residências próximas à estação. Além disso, algumas das ruas que estão inseridas no sítio histórico não podem ter seu traçado alterado ou os paralelepípedos removidos. Já o tombamento na esfera estadual engloba o complexo ferroviário implantado pela EFNOB na cidade de Três Lagoas até a cidade de Corumbá. Por último, no nível federal o IPHAN, como o órgão responsável, estabeleceu uma poligonal de tombamento (fig. 69), com uma área semelhante à já estabelecida pelo tombamento municipal, excluindo o edifício da feira central, construído ao final da Avenida Calógeras ao lado do armazém ferroviário, sendo este um elemento estranho à ambientação local, rompendo com a homogeneidade visual.

Em 2004, a prefeitura, justificando questões de segurança, retirou durante a madrugada, os trilhos instalados pela EFNOB no início do século XX em alguns trechos da Av. Noroeste, no centro da cidade, como foi noticiado nos principais jornais da cidade (fig. 67). Essa ação do poder municipal gerou grande comoção na época, principalmente, das entidades ligadas à preservação e memória ferroviária que alegaram desconhecer a retirada dos trilhos. Segundo consta em uma das reportagens sobre o assunto, a

prefeitura informou que houve autorização da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestre) para esta ação.

Nestes locais, foi implantado um sistema de passeios públicos que acompanha o antigo percurso férreo, denominados “Orla Morena” e “Orla Ferroviária” (fig.68). Ao longo do passeio encontram-se equipamentos para lazer e esporte, áreas de descanso, pórticos e espaço para a comercialização de produtos como artesanato, e venda de lanches em alguns vagões de madeira.

Figura 67- Matéria sobre a retirada dos trilhos em Campo Grande



Fonte: ARCA, 2017.

Figura 68- Imagens Orla Morena, Campo Grande



Fonte: Autora, 2017.

Figura 69- Poligonal tombamento IPHAN MS



Fonte: Processo n. 1536-T-2006, V.III, p.31.

Em relação à cidade de Bauru, servida por três grandes Companhias Ferroviárias do Estado de São Paulo e “formando um complexo ferroviário, considerado um dos maiores do Brasil [...] o maior entroncamento férreo do interior da América do Sul [...]” (Processo n. 30.367/92, V. V, fl. 1042), possui até o momento, o tombamento apenas na esfera municipal e que contempla além de alguns edifícios, equipamentos como as locomotivas, vagões e objetos que se encontram no museu ferroviário municipal. Na página online do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru (CODEPAC), criado pela Lei nº 3.486/92 para definir a política municipal de defesa do patrimônio cultural, consta a relação dos bens tombados. A partir desta lista, foram elencados apenas aqueles que se referem à EFNOB e listados na tabela 2. Foi aprovado em 2017 na esfera estadual, pelo órgão responsável, o CONDEPHAAT, o tombamento do complexo ferroviário de Bauru abarcado pelas três Companhias Ferroviárias que se instalaram na cidade, onde foi definida uma poligonal que compreende o perímetro de proteção (fig. 88), em uma visão que difere do tombamento pontual dos edifícios, ou seja, o entendimento do conjunto como um todo, por meio do qual, a proteção das áreas livres é fundamental para o entendimento do complexo ferroviário.

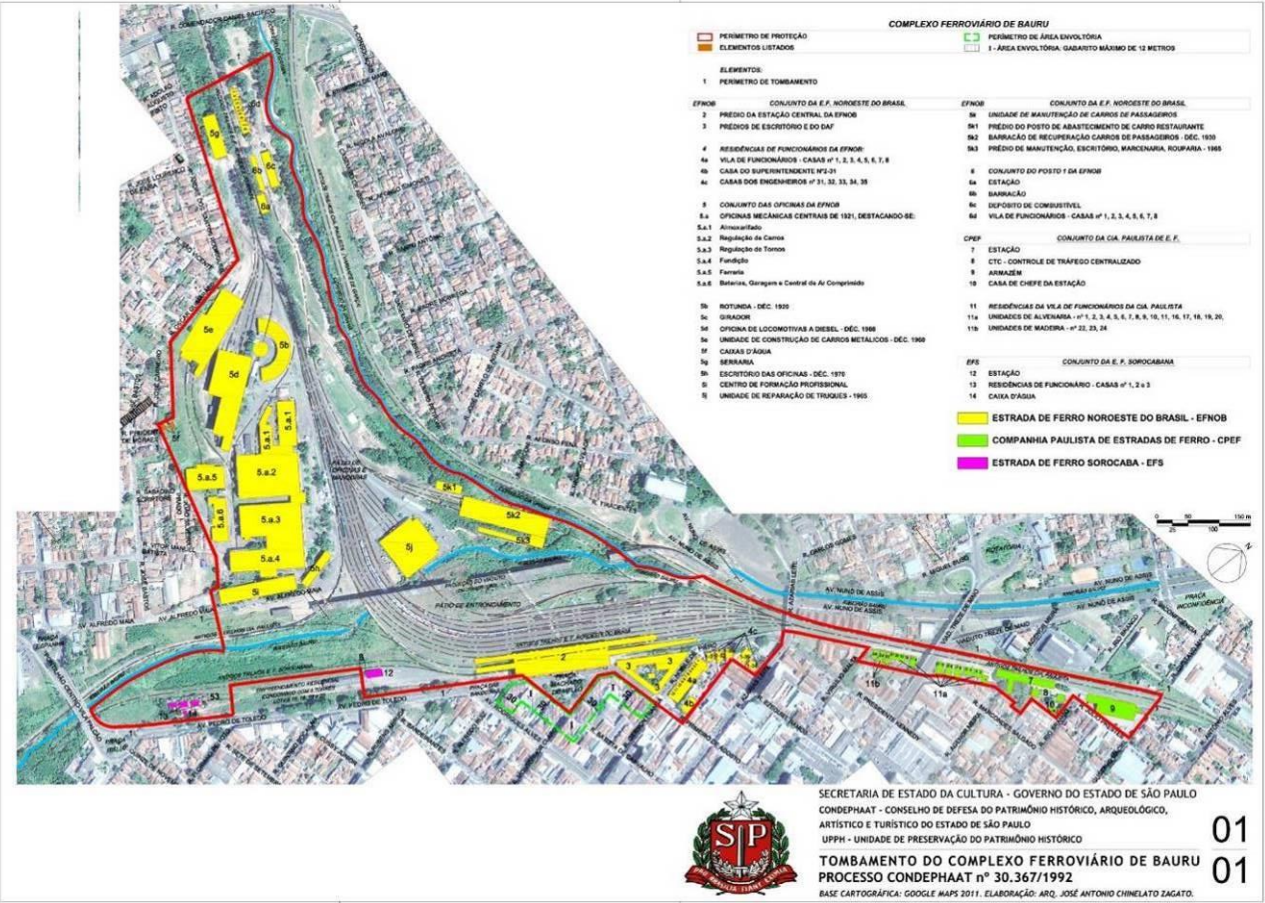
Em 2015, o CONDEPHAAT efetuou uma consulta pública para que a população enviasse contribuições para a proposta do tombamento do complexo ferroviário. A consulta foi efetuada online entre outubro e novembro de 2015 e contou com 269 participações, dentre as quais 255 foram favoráveis ao tombamento, 9 foram parcialmente favoráveis e apenas 5 foram contrárias à proposta de tombamento (Proc. n. 30.367/92, V. V, fl.1044).

Tabela 2- Tombamento sobre os bens ferroviários de Bauru

BAURU		
TOMBAMENTO MUNICIPAL	03 Carros Dormitórios - AM 7018 3J – 01; AM 7019 IJ – 02; AM 7020 5J – 04	Decreto:11.442 /01
	Carro de Passageiro modelo S-22 de 2ª Classe	Decreto: 11.442/01
	Carro Restaurante – RM 8181 9J – R9 – NOB	Decreto11.442/01
	Chassi e Rodeiros do Carro Bagagem BM 7153 8J - BC – 03 – NOB	Decreto: 11.442/01
	Chassi e Rodeiros do Carro dormitório AM 7021 3J – 06	Decreto: 11.442/01
	Locomotiva a Vapor – Nº 01	Decreto: 11.442 de 12 de janeiro de 2001
	Locomotiva a Vapor Baldwin 278	Decreto: 11.442 de 12 de janeiro de 2001
	Estação Central Noroeste do Brasil	Decreto: 8.617/99
	Estação Ferroviária de Curuçá	Decreto: 9.977/05
	Estação Ferroviária Val de Palmas	Decreto: 9.979 /05
	Casa do Superintendente da NOB	Decreto 9.459/03
	Todo acervo do Museu Ferroviário Regional - 558 itens tridimensionais; 62 itens bidimensionais e 47 itens tridimensionais de acervo indígena	Decreto: 11.442/01
TOMBAMENTO ESTADUAL	Processo 30.367/92 – Pedido de Tombamento Complexo Ferroviário de Bauru (em andamento)	
TOMBAMENTO FEDERAL	Não há	

Fonte: Autora, 2018, a partir do Codepac, disponível em
 <http://hotsite.bauru.sp.gov.br/codepac/bens_tombados.aspx> . Acesso, 5 fev. 2018.

Figura 70- Perímetro de tombamento proposto pelo CONDEPHAAT



Fonte: Processo 30.367/92.

Ao expor a situação nas duas cidades, fica clara a importância do tombamento do conjunto como um todo enquanto paisagem cultural, uma vez que apenas no contexto do conjunto é possível apreender as narrativas históricas de um determinado recorte temporal e que desvelam práticas, costumes e técnicas que só podem ser entendidos e preservados dentro de um determinado contexto: o do conjunto que se revela através destas amostragens, justificadas pela influência do trem sobre o território. Tal qual a parte de uma engrenagem, a prática de preservação de uma edificação isolada infere sobre a descaracterização dos elementos da paisagem urbana e simbólica destes locais. Deste modo pontua Kühl (2010):

É preciso assegurar o direito à história e à memória – e seu extraordinário poder como propulsora de transformações – como uma necessidade humana e social, que implica o ‘imperativo moral’ pela preservação. Preservar significa permitir, incentivar e assegurar que vários tipos de testemunhos do fazer humano, atuais e pretéritos, existam e convivam, oferecendo um amplo instrumental – que pode ser percebido e atualizado, por uma consciência individual ou coletivamente, de infinitas maneiras, no presente e no futuro – para a compreensão e apreensão da realidade, proporcionando, portanto, meios abrangentes para a ela se adaptar e construir o futuro (KÜHL, 2011, p. 28).

4.4. ANÁLISE COMPARATIVA

Para melhor compreensão dos estudos de caso tratados neste trabalho, foi elaborada uma tabela comparativa (tabela 3) com os principais elementos das duas cidades.

Embora situadas em diferentes Estados, o início da ocupação em ambas as cidades deu-se a partir da segunda metade do século XIX. Em Bauru, seguindo a tendência da região centro-oeste do Estado de São Paulo, aconteceu a ocupação das “terras devolutas” e instalação de grandes fazendas agrícolas, inclusive tendo o café como suporte, e que futuramente teria uma estreita relação com a ferrovia. No sul do Mato Grosso, nesta época, já estava em evidência a indústria pastoril, a produção de erva-mate e a extração de borracha, onde eram abastecidos não somente os mercados internos como, principalmente, os mercados externos. Outro fator importante foi a presença do Estado brasileiro no sul do Mato Grosso por meio da instalação dos quartéis em Campo Grande, principalmente após o final da Guerra com Paraguai.

Também, seguindo a tendência da época, ambas as cidades tiveram a elaboração de seus planos de arruamentos com base em Códigos de Postura de outras cidades mais

antigas. Bauru tomou por base o Código de Lençóis Paulista e Campo Grande tomou por base o código de Corumbá.

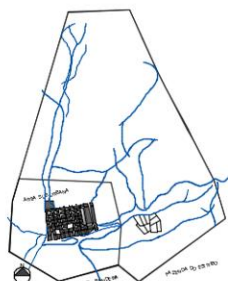
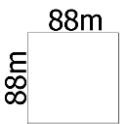
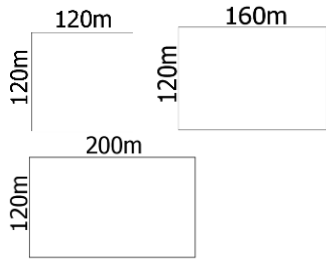
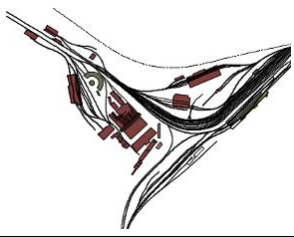
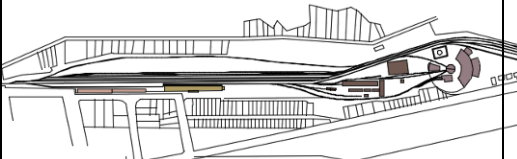
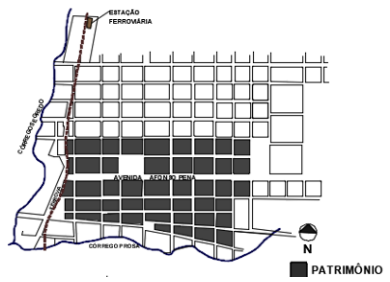
Em relação à morfologia, ambas as cidades tiveram seu traçado formado por ruas retilíneas e quadriculas regulares, sendo que em Bauru foi implantada um único tipo de quadricula no tamanho de 88X88 metros e em Campo Grande foram implantadas três tipologias: 120X 120m; 120 X 160m e 120 X 200m.

A EFNOB partiu de Bauru em 1906, e chegou a Campo Grande em 1914. Em muitas cidades a Companhia inicialmente implantou estações extremamente simples construídas em madeira, como em Bauru, por exemplo, e em Campo Grande foi utilizado provisoriamente um vagão como estação. Em ambos os casos, as estações sofreram reformas posteriores e na década de 1930 foram construídos edifícios expressivos, cada qual com seu estilo arquitetônico. Também, em ambas as cidades foram implantados diversos equipamentos, desde escolas, hospitais, residências que atendiam aos ferroviários e suas famílias até edifícios que davam apoio às atividades da ferrovia, como os armazéns, escritórios e oficinas. A maior parte destes exemplares ainda permanecem atualmente na paisagem das cidades.

No que concerne à preservação destes conjuntos, pode-se dizer que ambos encontram-se tombados, em Campo Grande, nas 3 esferas (municipal, estadual e federal). A primeira ação nesse sentido se deu na década de 90 com a aprovação da lei de tombamento municipal e que preserva o sítio histórico, compreendendo os espaços livres e as edificações, tal como um conjunto. Já no caso de Bauru, os bens da ferrovia encontram-se tombados apenas na esfera municipal por meio de decretos municipais e feito de forma individual, ou seja, apenas dos bens ferroviários, como as estações, a casa do superintendente, locomotivas e o acervo do museu ferroviário. O tombamento não se deu no âmbito do conjunto, contemplando as edificações e seus espaços. Em âmbito estadual, foi solicitado o tombamento dos edifícios em 1992, mas apenas em 2017 o tombamento do conjunto delineado por um perímetro que contempla o complexo edificado pelas três Companhias Ferroviárias que atuaram em Bauru foi aprovado, sendo que os bens encontram-se protegidos por lei. Não há processo de tombamento em âmbito federal neste caso.

Tabela 3- Estudo comparativo entre Bauru e Campo Grande

ELEMENTOS	BAURU	CAMPO GRANDE
PRIMEIRAS OCUPAÇÕES	1896 (1856 – primeiros habitantes se estabeleceram na região)	1889 (1872 – primeiros habitantes se estabeleceram na região)
ELEVAÇÃO À CIDADE	1906 (1896, o Município de Fortaleza passa a denominar-se Bauru)	1918 (1911 a Vila foi constituída em distrito sede)

ARRUADOR/ CÓDIGO DE POSTURAS	Vicente Ferreira de Farias (agrimensor)/ 1988, tomou como base o Código de Postura de Lençóis Paulista	Nilo Javari Barém (engenheiro agrônomo) /1905, com base no Código de Postura de Corumbá
ÁREA DO PATRIMÔNIO	190 hectares + 205 ares 	6.504 hectares + 34 ares + 79 m ² 
QUADRAS DETERMINADAS NO ARRUAMENTO	88m X 88m 	120m x 120m, 120m x 160m, 120m x 200m, determinados a partir do lote padrão (40m x 60m) 
CHEGADA EFNOB	1906	1914
ESPLANADA		
IMPLANTAÇÃO FERROVIA		
EQUIPAMENTOS EFNOB	ESTAÇÃO OFICINAS e ROTUNDA ESCRITÓRIOS ESCOLAS HOSPITAL VILAS COM RESIDÊNCIAS ARMAZÉNS ESPORTE CLUBE NOROESTE	ESTAÇÃO ROTUNDA ESCRITÓRIO HOSPITAL ESCOLA VILAS COM RESIDÊNCIAS ARMAZÉNS EDIFÍCIO PERNOITE CLUBE NOROESTE
BIOMA	CERRADO/ MATA ATLANTICA	PANTANAL/CERRADO/ MATA ATLANTICA
TOMBAMENTO	MUNICIPAL/ ESTADUAL (EM ANDAMENTO)	MUNICIPAL/ESTADUAL/FEDERAL

Fonte: Autora, 2018.

CONSIDERAÇÕES FINAIS



Gare e Trecho da estação de Bauru. Fonte: Autora, 2016.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A paisagem é fruto da interação entre os elementos naturais e humanos, e simbolizada tal qual a compreensão que a humanidade tem sobre seu território.

Para Leite (1998, p. 02) “o processo de construção da paisagem é um processo histórico de representação das relações sociais por meio do qual práticas e ideologias tornam-se realidades materiais”. A cidade acumula nas camadas de seu solo os acontecimentos de inúmeras gerações. Sua morfologia é composta pelas ruas, calçadas, praças, parques, edificações, vegetação que atuam como símbolos que nos permitem compreender a leitura das ações e das transformações da sociedade ao longo do tempo.

Dessa forma, o processo de transformação das cidades ocorre cada vez mais rápido, suplantando o passado representado por meio de seus edifícios, muitas vezes descaracterizados ou até mesmo demolidos, para dar lugar ao ‘novo e moderno’. E assim, a paisagem que também é vista como a imagem da cidade, reflete estas transformações.

“As ferrovias, meio de transporte por excelência da era da industrialização, foram impulsionadas pela cultura cafeeira, e por sua vez, também a impulsionaram; essa associação ofereceu bases significativas para a industrialização do Estado” (KÜHL, 2010, p.01). A industrialização do Estado de São Paulo refletiu diretamente na construção de uma nova paisagem, à medida em que trouxe um novo modo de vida às cidades, novas técnicas e novos tipos construtivos. “Assim, a ferrovia associada ao parque industrial veio a constituir-se uma imagem característica das cidades grandes” (MATOS, 1990, p.159).

Neste trabalho coube a análise da implantação da Noroeste do Brasil em duas cidades de diferentes Estados e de que forma suas paisagens foram alteradas pela ferrovia. A pesquisa bibliográfica e documental permitiu a reconstituição das narrativas históricas que permearam a fundação da Noroeste do Brasil e de que forma ela atuou nestas cidades, especificamente. Também é importante salientar que os autores ligados à paisagem trouxeram a este trabalho conceitos e embasamentos sobre a dimensão paisagística, principalmente no tocante à paisagem industrial e questões patrimoniais. Foi possível assim, traçar um procedimento metodológico, compreendendo 3 formas da leitura das paisagens nos dois casos estudados.

A EFNOB construiu no trajeto de Bauru (SP) a Corumbá (MS), na divisa com a Bolívia, mais de 1.300 km de trilhos, muitas vezes em meio às matas fechadas e densas. Devido

à grande extensão percorrida, a ferrovia teve que lidar com uma série de interferências naturais, como os rios e os diferentes biomas que exigiram um alto conhecimento técnico por parte de seu elenco de profissionais. Como resultado desta interação entre o meio natural e a tecnologia trazida pela ferrovia, aparece uma série de elementos construtivos como pontes, passagens em nível, bueiros e túneis que permitiram o deslocamento da Noroeste rumo ao oeste do país, sendo a única ferrovia a atender o Estado do Mato Grosso do Sul. Conforme aponta Besse (2014): o homem humaniza a natureza, ao passo que a natureza humaniza o homem. Podemos dizer assim, que a implantação da ferrovia certamente é o resultado da articulação entre os fatores naturais e os elementos técnicos.

Aliás, uma das maiores características desta EFNOB é o seu caráter ‘colonizador’, uma vez que por se tratar de uma ferrovia de penetração, no lado paulista foi responsável pela fundação de uma série de núcleos que mais tarde se tornariam cidades. Já no lado sul mato-grossense, a Noroeste foi responsável por colocar o Estado, que encontrava-se ‘isolado’ até o início do século XX, em comunicação com o restante do país. Esse fator estratégico, aliado à instalação de quartéis, facilitou a defesa do país, visto que o sul do Mato Grosso faz fronteira com outros países e chegou a ser invadido na Guerra do Paraguai. Uma vez atingido o sul do Mato Grosso, a ferrovia também foi responsável pelo desenvolvimento de inúmeras cidades, tendo como o caso mais notável a cidade de Campo Grande, que assim como Bauru, tornou-se um grande polo de serviços na região graças ao incremento da ferrovia. A diferença entre as duas cidades, é que no caso de Bauru havia um grande entroncamento de 3 ramais ferroviários, ao passo que em Campo Grande havia apenas uma Companhia atuante, a EFNOB, mas que foi suficiente para impulsionar seu crescimento de forma vertiginosa, atraindo grande contingente migratório.

A chegada da ferrovia também interferiu de maneira contundente na paisagem das cidades, trazendo não apenas todo um aparato industrial que se fez presente no cotidiano da população, por meio dos escritórios, as estações, armazéns, marcenarias, serralherias, conjunto de residências e demais edifícios necessários ao seu funcionamento, como também a especialização de mão-de-obra, aplicação de novas técnicas de construção e novos materiais e ainda promovendo a circulação de homens, e mercadorias, ‘encurtando’ distâncias, e gerando capital que poderia, ser investido a favor da própria cidade. Podemos dizer que todos os componentes acima mencionados são determinantes para a criação das paisagens ferroviárias, conforme alteraram não somente o meio físico, como também as relações de trabalho, moradia, circulação,

saúde e até lazer, como foi o caso de ambas as cidades estudadas que apresentam todos estes equipamentos em seu território.

A ferrovia assim, delineou contornos de uma sociedade industrial, trazendo novos modelos de trabalho e novas formas de viver. Fato este corroborado também pelos códigos de posturas municipais que se tornaram cada vez mais elaborados e complexos à medida que ocorria o crescimento demográfico e urbanístico das cidades e sua importância econômica e política aumentava, ainda mais sendo ‘servidas’ pelos trilhos da ferrovia.

Através desta pesquisa, podemos apontar inúmeras semelhanças entre os casos de Bauru e Campo Grande, mesmo que a criação das duas cidades nas últimas décadas do século XIX relacionem-se à diferentes contextos. A região do Mato Grosso inseria-se na rota da pecuária e produção de erva mate bem como mantinha relações comerciais internacionais por meio de Corumbá, como um mercado de fronteira. Enquanto que o oeste paulista era marcado pela crescente produção cafeeira e as frentes pioneiras.

Campo Grande era considerada por Luis Sá de Carvalho, na década de 1940 como a ‘capital econômica do Mato Grosso’, muito embora sua capital política fosse Cuiabá, uma vez que o Estado ainda não havia sido dividido. Certamente, esse status de capital econômica foi conseguido através da ferrovia que atraiu uma série de investimentos e contingente populacional para a cidade.

Bauru também despontou como uma cidade de grande influência regional, motivada por sua ampla rede de comunicação, por meio do entroncamento ferroviário que colocou a cidade em contato com todo o Estado de São Paulo e posteriormente do Mato Grosso, fazendo com que Bauru alcançasse uma condição privilegiada quanto à sua comunicação territorial, política e principalmente, econômica, visto os investimentos realizados em inúmeros setores da cidade.

Dessa forma, as duas cidades sofreram no início do século XX profundas transformações em sua paisagem urbana, desencadeadas pelas ferrovias. Em relação à morfologia, nos dois casos houve a elaboração de uma malha urbana em ‘xadrez’ (diferindo apenas quanto ao tamanho das quadras) e que era interrompida ao encontrar a ferrovia que corria paralelamente aos cursos d’água. Devido a esse fato, também em ambos os casos percebemos um isolamento de algumas regiões das cidades

A ferrovia, ao mesmo tempo em que causou uma fragmentação na área do patrimônio original, também promoveu o desenvolvimento da área central da cidade, principalmente próxima à estação, atraindo inúmeros estabelecimentos comerciais e habitações, além de grandes construções. A implantação da avenida Alfredo Maia (atual Rodrigues Aves)

em Bauru, alterou a fisionomia da área central com a construção de novas habitações, que no período anterior à ferrovia concentravam-se na rua Araújo Leite - antiga estrada que ligava o município à Fortaleza - modificando assim o direcionamento urbano da cidade.

Caso semelhante observamos em Campo Grande, onde a ferrovia promoveu a rápida urbanização da área em seu entorno, transformando a Rua 14 de Julho em um grande centro comercial e a Avenida Calógeras, um importante centro de ligação entre o núcleo da primeira ocupação (junto às ruas 26 de Agosto, Joaquim Murtinho e Barão do Melgaço) e a próspera região da estação ferroviária.

A presença da ferrovia nas cidades, além de trazer novas técnicas construtivas e profissionais habilitados, deixando 'marcas' na paisagem urbana por meio de novas tipologias construtivas, criou paisagens culturais à medida que a ferrovia trouxe novos modelos de trabalho e de vivência, onde os trabalhadores das companhias adquiriam certos 'status' e usufruíam de espaços próprios como as vilas residenciais, clubes, escolas, criando uma 'cultura ferroviária', por meio de valores identitários presentes em ambas as cidades até hoje.

Todavia, infelizmente, há algumas décadas têm-se observado não só em Campo Grande, mas principalmente em Bauru a deterioração desta paisagem ferroviária, junto aos fundos de vale, ao mesmo tempo em que outras regiões da cidade, destacando-se a zona sul, vêm experimentando um crescimento e desenvolvimento intensivo, por meio de grandes investimentos na região, concentrando residências de alto padrão e comércio altamente qualificado. Essa lógica, associada à falta de investimentos do poder público em determinadas regiões e associada ao sucateamento da ferrovia, por sua vez criou áreas degradadas próximas às estações ferroviárias. Também a falta de manutenção das construções desqualifica cada vez mais o espaço urbano, impactando de forma negativa estas paisagens.

Verificou-se que este processo de deterioração da paisagem, têm-se mostrado um pouco mais intenso em Bauru. Creditamos a isso, não só a falta de investimento do poder público e políticas de preservação mais sólidas, a falta de uso de alguns edifícios. Em Campo Grande, a situação é um pouco diferente, ainda que exista o tombamento de todo o conjunto ferroviário pelas três esferas governamentais, o uso da maioria das edificações seja pelas famílias dos ferroviários ou até mesmo por associações, sindicatos e autarquias, como é o caso do IPHAN-MS que funciona no antigo escritório e a casa do diretor da Noroeste, hoje restaurada e utilizada pela subprefeitura, permitem a preservação deste patrimônio. Ainda assim, existem junto ao complexo, algumas

edificações que se encontram abandonadas, como a rotunda, por exemplo, que está deteriorada e atualmente foi tomada por usuários de droga.

Essa forma de tombamento do conjunto ferroviário, como ocorreu em Campo Grande, é uma ação rara no âmbito federal, em que em consulta ao referido processo, constatamos que no Brasil o IPHAN promoveu o tombamento de apenas dois complexos ferroviários: Campo Grande - MS e São João Del Rei em Minas Gerais.

A proposta de tombamento do conjunto é um marco e de extrema importância para a valorização da 'paisagem ferroviária', uma vez que tem sido comum ações de preservação muito pontuais, somente em edifícios simbólicos, como a grande quantidade de processos para tombamento **apenas** das estações ferroviárias, por exemplo. No entanto, esse tipo de ação acaba por descaracterizar o entorno, uma vez que elege apenas um elemento para representar o 'todo', afetando a qualidade da paisagem.

A representatividade deste tipo de patrimônio reside no seu profundo significado cultural e tecnológico que marcou o destino das regiões pelas quais a ferrovia passou, tendo em ambas as cidades exemplares significativos de sua trajetória. Por essa razão as paisagens criadas pela ferrovia devem ser consideradas de alto valor cultural e representativo, bem como a ela devem ser atribuídos valores patrimoniais, memoriais e identitários, por meio das Paisagens Culturais.

Em relação à análise da paisagem através das chaves de leitura propostas por Besse (2014), nos resta apresentar algumas lacunas, uma vez que a pesquisa não se encerra por aqui. Procuramos neste trabalho responder às questões gerais sobre a formação de uma paisagem de caráter 'ferroviário' em duas cidades situadas em diferentes Estados. No entanto, o percurso investigativo apontou uma série de outros caminhos para questões que extrapolam este tema, como por exemplo, quais foram as fazendas que deram origem ao município de Campo Grande e sua posterior espacialização e se no Mato Grosso do Sul houve a formação de patrimônios religiosos como ocorreu no Estado de São Paulo.

Finalmente, devemos reconhecer que a ferrovia já não mais representa o símbolo da modernidade, mas podemos considerá-la o símbolo da memória, uma vez que concede uma profunda identidade às cidades que despontaram como grandes entrepostos comerciais mediante sua vocação ferroviária. Constatamos recentemente que não só Bauru e Campo Grande, como muitas outras cidades desta região ainda apresentam remanescentes da atuação da ferrovia, sendo objetos de atribuição de valores históricos e culturais. Podemos assim pensar na cidade a partir do complexo ferroviário e

recompor o mosaico de elementos que ainda permanecem presentes na paisagem, propondo uma reflexão acerca da dimensão paisagística que este tipo de patrimônio representa e seu profundo significado cultural.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, M. A. **Sobre a memória das Cidades**. Revista da Faculdade de Letras – Geografia I. Vol. XIV, Porto, 1998, p. 77-97. Disponível em <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1609.pdf>>. Acesso em 6 jul. 2017.

ALBANO, C; WERNECK, N. Anotações sobre espaço e vida cotidiana. **Espaço e debates**. n. 17, São Paulo: Nobel, p.33-43,1986.

ALPERS, S. **A Arte de Descrever: A Arte Holandesa no Século XVII**. São Paulo: Edusp, 1999.

ALVES, T. Paisagem em busca do lugar perdido. **Finisterra**, v. XXXVI, Lisboa, n. 72, p.67-74, 2001.

ANDRADE, E.L. **Sertões da Noroeste**: 1850/1945. São Paulo: s. n., 1945.

ARRUDA, A. M. V. (org.). **Arquitetura em Campo Grande**. Campo Grande: Uniderp, 1999.

_____. **Pioneiros da arquitetura e da construção em Campo Grande**. UNIDERP: Campo Grande, 2002.

c

_____. Aurélio Ibiapina: O engenheiro que construiu a estação da Noroeste do Brasil em Campo Grande. **Série Campo Grande – Personalidades**. FUNCESP/ARCA, Campo Grande, ano V, 2003.

_____. **O primeiro plano diretor de Campo Grande e o papel do escritório Saturnino de Brito em 1949**. Disponível em:<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/02.019/2068>>. Acesso em 10 out. 2017.

_____. **Raízes do planejamento urbano em Campo Grande e a criação do Planurb**. Campo Grande, MS, 2012.

AYALA, S.C; SIMON, F. **Album Graphico do Estado de Matto Grosso** (E.E.U.U. do Brazil). Corumbá e Hamburgo. 1914.

BAURU: **Edição Histórica**. São Paulo: Editorial Focus,1977.

BESSE, J. M. **O gosto do mundo: exercícios de paisagem**. Rio de Janeiro: UERJ, 2014.

BESSE, J.M. **Ver a Terra**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

BIERNATH, K.G. **Vilas Ferroviárias de Bauru**: A essência de uma cidade. Trabalho de conclusão do curso em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Estadual Júlio de Mesquita Filho, Bauru, 2010.

BLANCO, J. R. Paisaje y patrimonio. In: MADERUELO, J. **Paisaje y patrimonio**. Madrid: Abada, 2010. p. 11-29.

BONESIO, L. Elogio da conservação. In: SERRÃO, A. V.(coord.), **Filosofia da paisagem: uma antologia**. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2011. p. 443-464.

BORGES, B, G. *Ferrovia e modernidade*. **Revista UFG**. Ano XIII, n. 11, GOIÁS, 2011, p. 27-36. Disponível em: <https://www.proec.ufg.br/up/694/o/11_dossie_ferrovia.pdf>. Acesso em 03 de setembro de 2017.

BRANDÃO, P. **A identidade dos lugares e a sua representação colectiva, bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço urbano**. Série Política de Cidades – 3. Política de Cidades. Lisboa: DGOTDU POLIS XXI, 2007. Disponível em: <http://www.dgterritorio.pt/produtos_e_servicos/publicacoes/serie_politica_de_cidades/3_a_identidade_dos_lugares_e_a_sua_representacao_colectiva> Acesso em: 05 de julho de 2017.

CABRAL, N. I. **Os ferroviários de minha vida**. Campo Grande: Associação dos Novos Escritores, 1992.

CANCER, L. P. Reflexiones sobre la valoración del paisaje. In: MADERUELO, J. Paisaje y patrimonio. Madrid: Abada, 2010. p. 75-99.

CARVALHO, L.S. **Rumando para o Oceano Pacífico**. Tese. Faculdade de Ciências Econômicas de São Paulo. Escola Álvares Penteado de São Paulo. São Paulo, 1942.

CASTRO, M. I. M. **O preço do progresso**. A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914). Campinas, 1993. 288p. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.

CAUQUELIN, A. **A invenção da paisagem**. São Paulo: Martins, 2007.

CAVENAGHI, A. J. **O território paulista na iconografia oitocentista: mapas, desenhos e fotografias. Análise de uma herança cotidiana**. Anais do Museu Paulista. São Paulo. v.14. n.1.p. 195-241. jan.- jun. 2006. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142006000100007> Acesso 9 jan. 2018.

CENE, V.R. **A geografia e a paisagem tropical nas pinturas de Johann Rugendas**. Dissertação de mestrado. Campinas, 2014. Disponível em http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/286595/1/Cene_VoneiRicardo_M.pdf, 10/12/17.

CHOAY, F. A alegoria do patrimônio. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

COLLOT, M. A paisagem na arte moderna e contemporânea. In: CARDOSO, I.L. **Paisagem patrimônio**. Porto: Dafne, 2013. p. 111-127.

CONGRO, R. **O município de Campo Grande em 1919**. Campo Grande: IHGMS, 3ª Edição, 2013.

CONSTANTINO, N.R.T. A construção da paisagem de fundos de vale: o caso de Bauru. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

_____. **A construção da paisagem de fundos de vale em Bauru.** In: FONTES, M. S. G. C; GHIRARDELLO, N. (org.). Olhares sobre Bauru. Bauru, SP: Canal 6, 2008. p. 21-32.

CORAJOURD, M. A paisagem é o lugar onde o céu e a terra se tocam. **Filosofia da paisagem:** uma antologia. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2011. p. 215-225.

CORRÊA FILHO, V. Vultos da Geografia do Brasil – Emilio SchnoorP.103-105. **Revista Brasileira de Geografia**, 1953.

CORREIA, T. B. **Pedra:** plano e cotidiano do operário no sertão. Campinas: Papirus, 1998.

D'ANGELO. P. Os limites das teorias actuais da paisagem e a paisagem como identidade estética dos lugares. **Filosofia da paisagem:** uma antologia. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2011. p. 420-440.

ERCILLA, A. M. de, PINHEIRO, B. **Zona Noroeste** – 1928. São Paulo: Sociedade Impressora Paulista, 1928.

FERROVIA NOB. São Paulo: **Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**, jan. 1960, ano XXV, nº 290.

FIGUEIREDO, V. G. B. **O patrimônio e as paisagens: novos conceitos para velhas concepções?** Paisagem Ambiente, São Paulo, n. 32. São Paulo, p. 83-118, 2013. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/88124/91004>>. Acesso em: 13 dez. 2017.

FIGUEIRÔA, A.L, et al.**Os valores patrimoniais da paisagem cultural: uma abordagem para o processo de intervenção.** Paisagem Ambiente, São Paulo, n. 24, p. 297-308, 2007. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/86434>>. Acesso em: 13 dez. 2017.

FINGER, A. E. **Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957.** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

FINGER, A. E. **Vilas ferroviárias no Brasil:** Os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

GALINDO G. J; SABATÉ B. J. **El valor estructurante del patrimonio en la transformación del territorio.** Revista de estudios sobre patrimonio cultural. Bogotá, v. 22, n. 1, jul. 2014. ISSN 1657-9763. Disponível em: <<http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8945>>. Acesso: 13 dez. 2017.

GHIRARDELLO, N. **Aspectos do direcionamento urbano da cidade de Bauru**. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Departamento de Arquitetura e Planejamento, Universidade de São Paulo, São Carlos, 1992.

_____. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora Unesp, 2002.

_____. **A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista (1850-1900)**. São Paulo: Editora Unesp, 2010. 268 p.

_____. **As ferrovias no processo de reorganização do centro urbano de Bauru**. In: ALVES, S.A, BITTENCOURT, L. C. AMARAL, C. S. (org.). *Arquitetura, urbanismo e paisagismo: contexto contemporâneo e desafios em áreas centrais*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015. P. 96-118.

GRECO, M. M. D. M. *A menina e o trem: trilhos e memória*. Fundação Municipal de Cultura, Campo Grande, 2014.

GRIMALDI, N. A estética da bela natureza: Problemas de uma estética da paisagem. In: SERRÃO, A. V.(coord.), **Filosofia da paisagem: uma antologia**. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2011. p. 133-150.

HAM, F. A. V. *A companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e as oficinas gerais de Bauru*. BP. 11/19484-2

HIGA, C. *Jornal Correio do Estado*. Caderno especial – Campo Grande 100 anos – 25/26 de Agosto de 1999. **Schnoor, um ilustre desconhecido**. Pág. 49.

_____. **EMÍLIO SCHNOOR: O engenheiro que impulsionou a Cidade Morena com a estrada de ferro**. Série Campo Grande – Personalidades. FUNCESP/ARCA, Campo Grande, ano III, 2001.

_____. *Jornal O Progresso*. Dourados, MS. Disponível em <<http://www.progresso.com.br/caderno-b/emilio-schnoor-a-quem-se-deve-a-estrada-de-ferro>>, 21/12/2017. **Emílio Schnoor, a quem se deve a Estrada de Ferro**.

HOUGH, M. **Naturaleza y ciudad: planificación urbana y procesos ecológicos**. Barcelona: Editora Gustavo Gili, S.A, 1998.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

_____. **A restauração de monumentos históricos na França após a Revolução Francesa e durante o século XIX: um período crucial para o amadurecimento teórico**. Revista CPC, São Paulo, n. 3, p. 110-144, abr. 2007. Disponível em <<http://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/15601>>. Acesso em: 14 dez. 2017.

_____. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

_____. **O Legado da Expansão Ferroviária no Interior de São Paulo e Questões de Preservação.** In: anais do 2º Seminário de Patrimônio Agroindustrial – Lugares de Memória. São Carlos, 2010. Disponível em <http://www.iau.usp.br/sspa/arquivos/palestras/Beatriz_M_Kuhl.pdf> . Acesso em 30 abr. 2017.

_____. **O Legado da Expansão Ferroviária no Interior de São Paulo e Questões de Preservação.** In: anais do 2º Seminário de Patrimônio Agroindustrial – Lugares de Memória. São Carlos, 2010. Disponível em <http://www.iau.usp.br/sspa/arquivos/palestras/Beatriz_M_Kuhl.pdf> . Acesso em 04 jul. 2017.

LAMAS, J. M. R. G. Morfologia urbana e desenho da cidade. 6. Ed. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 2011.

LANDIM, P.C. **Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista.** São Paulo: Editora Unesp, 2004.

LEITE, M. A. F. P. **Destruição ou desconstrução?** questões da paisagem e tendências de regionalização. 2º ed. São Paulo: Hucitec, 2006.

_____. Projeto e uso dos espaços públicos, o código e a interpretação. In: OLIVEIRA, A.C.; FETRINE, Y. **Visualidades, Urbanidade, Intertextualidade.** São Paulo: HACKER, 1998. pp. 65-75.

_____. A paisagem, uma relação cultural com o entorno. In: **Destruição ou desconstrução.** São Paulo: Hucitec, 1994.

LUCA, V.G; SANTIAGO, G. **Avaliação do caráter da paisagem: abordagens europeias.** Paisagem Ambiente: ensaios. n. 36. São Paulo, 2015, p. 37-46.

MACHADO, E.O. Campo Grande. In: AYALA, S.C; SIMON, F. **Album Graphico do Estado de Matto Grosso** (E.E.U.U. do Brazil). Corumbá e Hamburgo. 1914. P.410-412.

MADERUELO, J. **El patrimonio expandido: Del objeto al paisaje.** In: MADERUELO, J. Paisage y patrimonio. Madrid: Abada, 2010. p. 31-73.

MARQUES, H. G. **Memória e transformação urbana: uma análise do patrimônio ferroviário em Campo Grande - MS. 2014.** Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Acesso em: 7 abril 2017

MARQUES, R. M.C. **Triologia do Patrimônio Histórico e Cultural Sul-Mato-Grossense.** Campo Grande: UFMS, 2007.

MATA, O. R. **La dimensión patrimonial del paisaje. Uma mirada desde los espacios rurales.** In: MADERUELO, J. Paisage y patrimonio. Madrid: Abada, 2010. p. 31-73.

MATOS, O. N. de. **Café e Ferrovias: A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira.** São Paulo: Alfa-Omega, 1990.

MEINIG, D. W. **O olho que observa: dez versões da mesma cena.** Revista Espaço e Cultura, Rio de Janeiro, n. 13, 2002. Disponível em <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/espacoecultura/article/view/7424/5380>>. Acesso em 13 dez. 2017.

MENESES, U.T.B. **A paisagem como fato cultural.** In: YÁZIGI, E. Turismo e paisagem. São Paulo: Contexto, 2002.

MOISSET, I. Interaccion Quadricula-Naturaleza. In: NASELLI, C. et al. **Forma Urbana, lecturas y acciones en la ciudad.** Córdoba: I+P Editorial, 2006.p.21-42.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.** São Paulo: Hucitec, 1984.

MORAES, E. H. **Os bens ferroviários nos tombamentos do Estado de São Paulo (1969 - 1984).** Universidade Estadual Paulista (UNESP), 2016 [Dissertação de mestrado].

MORATELLI, T. **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, Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Disponível em <http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/281967/1/Moratelli_Thiago_M.pdf>. Acesso em 10 out. 2017.

NEVES, C. das. **História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.** Bauru: Tipografias e Livrarias Brasil, 1958.

OLIVEIRA NETO, A. F. **Campo Grande e a rua 14 de Julho: tempo, espaço e sociedade.** 2003. 181 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2003. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/92847>>. Acesso 2 jan. 2018.

OLIVEIRA, J.G. **Traçado das estradas de Ferro do Brasil.** 1912. 2ª ed.

PALLOTTA, F.P. **Estações Ferroviárias em Bauru (1917-1939): o ecletismo e o Art Deco, marcas da república velha e da era de Vargas no interior do estado de São Paulo.** Revista de Arqueologia Pública, n.9, Julho de 2014. Campinas: LAP/NEPAM/UNICAMP

PANZINI, F. **Projetar a natureza: arquitetura da paisagem e dos jardins desde as origens até a época contemporânea.** São Paulo: Senac, 2013.

PASSARELI, S. H. F. **Proteção da paisagem ferroviária:** memória e identidade do bairro estação São Bernardo (atual Santo André, SP). 2005. 193 f. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16131/tde-06012006-205757/pt-br.php>>. Acesso em: 10 jul. 2017.

PELEGRINA, G.R; ZANLOCHI, T.S. **Ferrovia e urbanização: o caso de Bauru.** Boletim Cultural, v.10. Bauru: Universidade do Sagrado Coração, 1991.

PESAVENTO, J. S. Com os olhos no passado: a cidade como palimpsesto. **Esboços - Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UFSC**, Florianópolis, v. 11, n. 11, p. pp. 25-30, jan. 2004. ISSN 2175-7976. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/334/9893>>. Acesso em: 02 jan. 2018. doi:<http://dx.doi.org/10.5007/%x>.

POSSAS, L. M. V. **Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista**. São Paulo: EDUSC, 2001.

PUPIM, R. G. Cidade e território do oeste paulista: mobilidade e modernidade nos processos de construção e reconfiguração do urbano. Dissertação (Mestrado) Universidade de São Paulo, Escola de engenharia, São Carlos, 2008.

QUEIROZ, P.R.C. **As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – 1904/ 1908**. Cuiabá: UFMS, 1997.

QUEIRÓZ, Paulo Roberto Cimo. **Uma Ferrovia Entre Dois Mundos. A E.F. Noroeste do Brasil na Primeira Metade do Século 20**. Bauru: EDUSC, 2004.

RIBEIRO, R. W. **Paisagem cultural e patrimônio**. Rio De Janeiro: IPHAN/COPEDOC. 2007. disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/serpesdoc1_paisagemcultural_m.pdf>. Acesso em 02 mai. 2017.

RODRIGUES, M. **Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória**. Revista USJT, São Paulo, nº 03, primeiro semestre de 2010, p. 31-40.

RODRIGUES, M. **Patrimônio industrial: entre o fetiche e a memória**. Revista arq.urb, USJT São Paulo, v. 3, p. 31-40, 2010. Disponível em: http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/4arqurb3-marly.pdf. Acesso em: 14 dez. 2017.

ROGER, A. Natureza e cultura: a dupla artialização. In: SERRÃO, A. V.(coord.), **Filosofia da paisagem: uma antologia**. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2011. p. 151-166.

RUFINONI, M. R. **Preservação e restauro urbano** — São Paulo: Fap-Unifesp, 2013.

SAINT MARTIN. Breve histórico sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (junho 1913). In: AYALA, S.C; SIMON, F. **Album Graphico do Estado de Matto Grosso** (E.E.U.U. do Brazil). Corumbá e Hamburgo. 1914. P.150-157.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. 2ª edição. São Paulo: Hucitec, 1988.

SCHIAVON, T. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e as Paisagens Industriais do Oeste do Estado de São Paulo. As cidades “Bocas de Sertão” como símbolos do Patrimônio da Mobilidade no Brasil. Revista USJT, São Paulo, nº 15, primeiro quadrimestre de 2016, p. 143-166.

SCIFONI, S. **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. Disponível em : <
<http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/82/paisagem-cultural> >
 Acesso: 13 dez. 2017.

SERAFIM, R. **Expansão oeste e companhias colonizadoras**. Relatório final de pesquisa. Iniciação Científica FAPESP 08/53281-9, 2008-2009. Orientação: N.R.T.Constantino.

SERRÃO, A. V. Paisagem, permanência e instabilidade em movimenti di um tempo impossible. In: SERRÃO, A. V. (coord.). **Filosofia e arquitectura da paisagem: intervenções**. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. p. 105-109.

SILVA, R. C. M. **O urbanismo das novas cidades da fronteira paulista, 1890-1950**. In Rio de Janeiro, 2003. p. 147-172, il.

SILVA, M.P; TRUBILIANO, C. A. B. Código de posturas e a modernidade de Campo Grande (1905 – 1930). **Albuquerque: revista de História**. Campo Grande, v. 2 n. 4, jul./dez. 2010, p. 129-139.

TRUBILIANO, C. A. B. **A cidade em transformação**: formação urbana, desenvolvimento e culturas políticas em Campo Grande (1905-1939). 2014. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Franca, 2014.

TRUBILIANO, C.A.B. Algumas considerações sobre a ferrovia noroeste do Brasil: migração e ocupação em campo grande mt/ms (1905-1940). **Métis: História & Cultura**. V. 14, n. 27 (2015). Disponível em <
<http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/metis/article/view/3181/0>>. Acesso em 2 jan. 2018.

TURRI, 2011. A paisagem como teatro. In: SERRÃO, A. V.(coord.), **Filosofia da paisagem**: uma antologia. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2011. p. 167-184.

VELOSO, H.P. Os grandes climaxes do Brasil. IV: **Fitofisionomia e algumas considerações sobre a vegetação do Centro Oeste Brasileiro**. Mem. Inst. Oswaldo Cruz, 1948, p.813-852.

VICENZI, J. Paraíso verde: impressões de uma viagem a Matto Grosso em 1918. [S.l.]: [s.n.], [1922].

VIEIRA, M.E.M. **O jardim e a paisagem: espaço, arte, lugar**. São Paulo: Annablume, 2007.

WEINGARTNER, G. S. **A construção de um sistema**: os espaços livres públicos de recreação e de conservação em Campo Grande, MS. 2008, Tese (Doutorado em Paisagem e Ambiente) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

WILLIAMS, R. **O campo e a cidade: na história e na literatura**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

WITTER, J.S. **O café e as ferrovias**. Prefácio. In: MATOS, O. N. **Café e ferrovias**. São Paulo, 1990.

RELATÓRIOS

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e obras Públicas Miguel Colman du Pin e Almeida no ano de 1908.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e obras Públicas Dr. J. J. Seabra no ano de 1911.

RELATORIO do anno de 1930, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. José Américo de Almeida pelo Eng. Waldemiro Perera da Cunha, Director. 48p. Datilografado.

RELATORIO do anno de 1931, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. José Américo de Almeida, D.D Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Eng. Henrique Eduardo Couto Fernandes, Diretor da Noroeste. Bauru, 31 de maio de 1932. 94 p. Datilografado.

RELATORIO do anno de 1932, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. José Américo de Almeida, D.D Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Eng. Henrique Eduardo Couto Fernandes, Diretor da Noroeste. Bauru, 31 de maio de 1933. 136 p. Datilografado.

RELATORIO do anno de 1933, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. João Marques dos Reis, D.D Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Eng. Henrique Eduardo Couto Fernandes, Director da Noroeste. Bauru, 30 de setembro de 1934. 136 p. Datilografado.

RELATORIO do anno de 1934, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. João Marques dos Reis, D.D Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Eng. Alfredo de Castilho, Director da Noroeste. Bauru, 31 de julho de 1935. 109 p. Datilografado.

RELATORIO do anno de 1935, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. João Marques dos Reis, D.D Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Eng. Alfredo de Castilho, Director da Noroeste. Bauru, 31 de julho de 1936. 119 p. Datilografado.

PROCESSOS

Processo 30.367/92 – “Solicita o Tombamento dos Edifícios pertencentes a sede da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, situada em Bauru.

Processo de Tombamento nº 1.536 -T- 2006 – “Complexo histórico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, localizado no município de Campo Grande, Estado do Mato Grosso do Sul”.

APENDICE A – OS PROFISSIONAIS E OS SABERES TÉCNICOS

As ferrovias, em geral, abriram um vasto campo para experimentações e aplicações de novos procedimentos de engenharia. Foram responsáveis pelo intercâmbio de uma quantidade sem precedente de materiais, técnicas e profissionais especializados. Evidenciaram assim, um vasto e rico cenário cultural e científico da expertise de profissionais brasileiros e estrangeiros, companhias ferroviárias, empresas colonizadoras e empreiteiras que trabalharam em obras de grande porte no Brasil, e cujos feitos foram essenciais para a eficaz implantação de uma extensa gama de ramais ferroviários.

Conforme pontua Beatriz Kühl

As ferrovias favoreceram também a experimentação de novas técnicas. Dada a dificuldade em adaptar as linhas ferroviárias aos acidentes naturais do terreno, a exemplo de declividade e curvas acentuadas, tiveram de ser construídos numerosos viadutos, túneis e pontes. Esse conjunto de construções, sem precedentes e em grande quantidade, exigiu um longo período de gestação e de amadurecimento [...] As companhias ferroviárias tornaram-se, dessa forma, um dos maiores patronos da construção durante o século passado [...] (KÜHL, 1998, p. 58)

Cabe nesta análise – da paisagem como projeto – explicar sobre alguns dos profissionais que contribuíram com a EFNOB e que, de alguma forma, deixaram ‘suas marcas’ na paisagem através da ferrovia. Muito embora nesse trabalho tenham sido elencados apenas alguns destes profissionais, esperamos que a pesquisa não se esgote nestes termos e que permita a abertura de novas possibilidades de investigação, procurando recompor a circulação dos saberes técnicos e culturais que promoveram a adoção de novas práticas arquitetônicas e urbanísticas no cenário brasileiro entre meados do século XIX e o século XX.

Os engenheiros ferroviários, chamados de "engenheiros da Estrada" pelos moradores dos pequenos vilarejos, passaram a ser urbanistas e projetaram muitas cidades novas, todas elas com traçado das ruas em esquadro e ordenamento. (HIGA, 2017, n.p.)

Essa nova classe de profissionais introduziu o ‘conhecimento científico’ para os métodos construtivos em que a tradição do vernáculo era presente, e em que as antigas técnicas utilizadas ainda eram simples, abrindo espaço para o incremento de novas técnicas e de uma formalização não só da construção como do ordenamento territorial, criando novas forma de tratamento do tecido urbano e importando uma linguagem arquitetônica

moderna e tecnicamente avançada para a época. Nesse sentido, a ferrovia foi fundamental ao introduzir estes técnicos na rotina das cidades e dos núcleos em recém formação, uma vez que os profissionais que serviam à ferrovia, também em muitos casos, acabavam por prestar serviços técnicos às cidades, como foi o caso dos engenheiros elencados neste trabalho. Além disso, os engenheiros da ferrovia atuaram como verdadeiros desbravadores, ao adentrar nas matas quase intocadas do oeste paulista para efetuar os levantamentos de campo, possibilitando um reconhecimento que iria servir de fundamentação aos projetos das futuras cidades.

“O engenheiro aparecia substituindo o bandeirante, como o desbravador de áreas desconhecidas e aquele que permitia a ocupação e incorporação destes lugares ao corpo da nação” (FREIRE, 1914, p. 36, apud CASTRO, 1993, p.152). Esta frase resume perfeitamente o papel dos engenheiros da Noroeste, principalmente os que foram encarregados de efetuar as expedições para reconhecimento do território, no início das construções. Dentre eles podemos destacar os engenheiros: Emílio Schnoor, Gonzaga de Campos, Olavo Hummel e tantos outros que se embrenharam mata adentro, cosmo desbravadores, nestes territórios quase intocados, salvo pelas tribos indígenas que ali habitavam, ampliando as fronteiras expansionistas que anos mais tarde dariam origem a tantos povoados.

E cursos de rios foram seguidos, deslizando-se através de águas mansas, ou se precipitando nas corredeiras, varando além, a passo e passo, as matas seculares, quando os obrigavam a romper as florestas marginais das praias, a fúria das catadupas. A braços remadores e impulsos de ‘vareiros’ se rasgaram infinitos cursos, como o Tietê, o Feio-Aguapeí, o Peixe, ou Tibre e o Paraná, desde a fóz do Rio Grande até a barra do Paranapanema (ANDRADE, 1945, p.72-73).

Procuramos aqui explanar sobre os trabalhos realizados por engenheiros europeus e brasileiros que constituíram as equipes de execução das frentes de reconhecimento das regiões por onde passariam as estradas de ferro no Brasil, assim como as equipes responsáveis pelas obras de construção. É sabido que as técnicas construtivas europeias foram largamente utilizadas, juntamente com o importe de materiais, no entanto, em relação aos levantamentos em campo, embora houvesse um conhecimento prévio, esse tipo de prática não tinha como ser importado da Europa, visto que as condições geográficas do solo brasileiro são divergentes das condições encontradas lá. Sobre este aspecto, Oliveira (1912) em seu trabalho sobre o traçado das estradas de ferro no Brasil aponta (p.10-11)

Desde que foi fundada nossa primeira escola prática de estradas de ferro, o engenheiro brasileiro tem trabalhado a seu modo, abandonando de uma vez os processos da velha Europa, cujo terreno geralmente descoberto e já estudado pelas comissões de cadastro não se presta ao tirocinio de quem se destina a varar nossos sertões. Entretanto, pouco tem sido escripto na America sobre exploração de vias férreas, e ainda não temos um livro, em que o engenheiro principiante possa estudar por si só o nosso processo (OLIVEIRA, 1912, p.10-11).

Este fato apontado corrobora com o discurso de pioneirismo adotado por vários autores, principalmente no que diz respeito à EFNOB, que ao contrário das suas antecessoras, precedeu na maioria dos casos, a organização dos territórios em cidades, instalando-se em regiões ainda pouco exploradas.

Sylvio Saint Martin

O engenheiro Sylvio Saint Martin (fig. 66), foi um dos profissionais que veio para Bauru junto com a EFNOB. Nasceu em Viena, durante o exílio de seus pais e foi registrado no consulado francês. Concluiu seus estudos na capital Austríaca, onde graduou-se em engenharia. Após sua formação, foi trabalhar na Venezuela e depois no Brasil. Chegando em São Paulo, tornou-se engenheiro-chefe do Conde Álvares Penteado. Contratado para trabalhar nas obras da EFNOB, estabeleceu residência em Bauru. Realizou diversos trabalhos importantes para a Estrada de Ferro e acompanhou o traçado da ferrovia. Mudou-se para Aquidauana, (atual Mato Grosso do Sul). Em 1912, abalado pelas greves e pelas doenças tropicais, retorna à Bauru onde falece em novembro de 1914. Além dos trabalhos da ferrovia, também elaborou os primeiros estudos para instalação dos serviços de água e esgoto da cidade de Bauru. (BAURU... 1977, p. 26).

Figura 71- Eng. Sylvio Saint Martin



Fonte: AYALA, SIMON, 1914, pág. 150.

[...] em 1911 são iniciados estudos por Silvio Saint Martin, engenheiro da N.O.B., para implantação do serviço de água e esgotos, ligados em 1912, com a captação de água em um dos braços do Ribeirão Bauru, junto à sua cabeceira, próximo ao Ribeirão das Flores. Esses serviços serão acelerados devido as epidemias que graçavam na cidade em virtude das péssimas condições sanitárias e desordenado crescimento. (GHIRARDELLO, 1992, p. 104).

Engenheiro-chefe da Construção da E.F. Noroeste do Brasil, foi responsável pelos estudos de levantamento de um dos trechos mais perigosos “do quilômetro 100 até o Rio Tietê, na corredeira do canal do Inferno” (Revista NOB, 1960, s/p).

Em junho de 1913, durante suas atividades como engenheiro-chefe em Aquidauana, Saint Martin escreveu como colaborador, para o ‘Album Graphico Mato Grosso’ (lançado em janeiro de 1914) um breve histórico sobre a EFNOB, esboçando a trajetória da Estrada, as razões que a fizeram mudar seu traçado inicial (que passaria por Cuiabá - MT), mas que foi alterado para Corumbá, sul do Mato Grosso, exposição das etapas de construção, trechos que apresentaram maiores dificuldades, o desenvolvimento de núcleos urbanos ao logo da construção da linha e o relato dos trabalhos para finalização do último trecho em construção³². Ou como o autor mesmo define: “Eis em breve resumo uma rapida descrição do inicio, construcção, estado actual e proximo acabamento da construção da E. de F. Noroeste do Brazil entre Baurú e Porto Esperança” (AYALA & SIMON,1914, p.157), estudo este elaborado por meio de um grande conhecimento dos trabalhos e da história desta Companhia Ferroviária.

Em Bauru, há uma rua denominada Rua ‘Engenheiro Saint Martin’ em homenagem a este profissional que foi um dos percurssores no tocante à infraestrutura urbana do município engenheiro. No ramal de Lussanvira, no município de Araçatuba, foi inaugurada pela EFNOB em 1930 a estação Saint Martin (fig.67) também nomeada em homenagem ao engenheiro Sylvio Saint Martin.

Figura 73- Horários que os trens paravam nas estações em 1941

Araçatuba - Lussanvira (Ramal de Lussanvira)									
Kil.	Preços de Baurú				IDA	ML 1	VOLTA	ML 2	
					Baurú. p.	22 20	Lussanvira	15 00	
					Araçatuba ..c.	7 35	Nova Niponia ..	15 44	
					Bald. do Tronco pg. 132		Bacuri.	16 29	
281	33\$1	19\$1	53\$0	30\$8	Araçatuba ...p.	8 00	Jacarecatinga ..	16 58	
291	34\$2	19\$7	54\$7	31\$5	Eng.º Taveira	8 29	Anhangá	17 18	
301	35\$2	20\$3	56\$3	32\$5	Corrego Azul.	8 56	Saint-Martin ..	17 44	
322	37\$1	21\$4	59\$4	34\$2	Aracanguá ...	9 56	Aracanguá ..	18 18	
331	37\$9	21\$9	60\$7	35\$0	Saint-Martin ..	10 24	Corrego Azul.	19 12	
340	37\$7	22\$4	62\$0	35\$8	Anhangá ..	10 48	Eng.º Taveira ..	19 44	
347	38\$3	22\$7	62\$9	36\$3	Jacarecatinga	11 08	Araçatuba ?..c.	20 10	
357	40\$3	23\$2	64\$5	37\$2	Bacuri.	11 40	Bald. para o Tronco pg. 132		
371	41\$8	24\$0	66\$5	38\$4	Nova Niponia.	12 22	Araçatuba ..p	21 14	
387	43\$0	24\$8	68\$8	39\$7	Lussanvira	13 00	Baurú. c.	6 18	

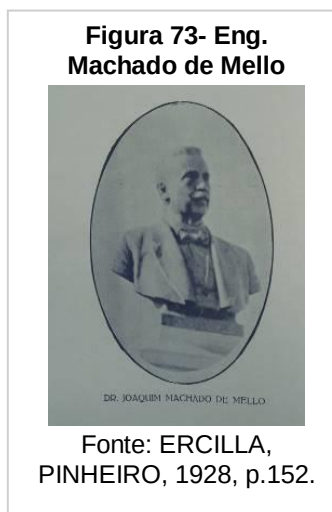
Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/por_ramal/fotos/gl_lussanvira_9411.jpg

³² O autor aponta neste texto, escrito em junho de 1913, que faltavam apenas 240 km para a conclusão definitiva dos trabalhos da EFNOB, tendo sido implantados 1.020 km nos 10 anos de sua construção. (AYALA & SIMON, 1914, p. 157).

Joaquim Machado De Mello

Joaquim Machado de Mello (fig.68) nasceu no Brasil em 3 de maio de 1856. Em 1871, aos quinze anos, foi estudar na Bélgica, no Colégio Deperich e em 1874 diplomou-se engenheiro pela Universidade de Gand, na Bélgica³³. Foi empreiteiro geral da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (ERCILLA & PINHEIRO, 1928, p.152).

Voltou ao Brasil em 1880 iniciando sua carreira na construção do primeiro Engenho Central, em Angra dos Reis. Em 1882 trabalhou na construção da E.F. Leopoldina, no ramal Alto Muriaé onde permaneceu por dois anos, tendo construído mais de 100 quilômetros de linha. Pouco antes do início dos trabalhos da EFNOB, foi convidado por Pereira Passos, então prefeito do Rio de Janeiro, que nesta época era a capital do Brasil, para construir o cais do Botafogo como empreiteiro geral, tendo concluído este serviço. Ainda durante a referida administração, efetuou todas as demolições para a remodelação da cidade do Rio de Janeiro³⁴. Além disso, atuou em outras empreitadas em Goiás, Minas Gerais e Ceará relacionadas à construção de ferrovias (CORREIA DAS NEVES, 1958, p. 40). Já no início do século XX, Machado de Mello envolveu-se nos trabalhos de construção da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), onde teve papel fundamental na viabilização dos recursos e organização dos trabalhos da NOB.



Em 1904, o Sr. Joaquim Machado de Mello, engenheiro brasileiro renomado na Europa, conseguiu juntar recursos entre banqueiros e investidores franceses e belgas para a construção da recém-criada Companhia de Estradas de Ferro Noroeste, que teve como ponto de partida a cidade de Bauru-SP (SCHIAVON, 2016 p. 196)

Após a aprovação dos estudos definitivos para a construção dos 100 primeiros quilômetros (de Bauru à margem do Paraná), aprovados pelo decreto nº 5719 de 1905, “a Companhia confiou a construção da linha e seu aparelhamento à *Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics* que, por sua vez, contractou os trabalhos no Brasil, com o Snr. J. Machado de Mello” (Relatório Companhia E.F. Noroeste do Brasil, 1906, p.7). E segundo Ghirardello (2002) a Empresa Construtora Machado de Mello

³³ Correia das Neves, 1958, p. 40.

[...] subempreitou partes específicas da obra para terceiros: a derrubada das matas, a abertura dos dormentes, cortes e aterros, a implantação dos trilhos etc. serão repassados a inúmeros grupos de pequenos empreiteiros, também chamados de tarefeiros. Machado de Mello ocupou a posição de empreiteiro geral, jamais tocou as obras diretamente e, para tanto, teve outros funcionários, sendo o mais graduado o engenheiro-chefe que coordenou os demais engenheiros e, sob as ordens destes, os tarefeiros de cada trecho. (GHIRARDELLO, 2002, p. 37)

Em 1911, faz o projeto urbanístico da nova cidade de Três Lagoas (fig. 69) no Mato Grosso, a primeira região a ser atingida pela EFNOB no Mato Grosso, localizada às margens do Rio Paraná faz divisa do deste estado com São Paulo. “Esse projeto [...] previa ruas com todos os requisitos de uma cidade moderna”. (HIGA, 2002, p. 12). Segundo consta no Álbum Gráfico do Mato Grosso (1914, p.421) “Três Lagoas é o primeiro povoado que a E. de F. Noroeste levantou no Estado. Antes que a estrada atingiu o grande rio Paraná, a região onde está assentada a nova povoação era quase desconhecida”.

Figura 74- Projeto para a cidade de Três Lagoas, da empresa Machado de Mello



Fonte: NUPHIS, 2017.

Em 1913, o governo federal dispensa a Construtora Machado de Mello da obra, em cumprimento ao parecer da Inspetoria Federal de Estradas de Ferro que constatou graves problemas em relação às obras (no trecho sul-mato-grossense). A figura do eng. Machado de Mello, é muitas vezes controversa: foi considerado um ávido agenciador de trabalhadores para a construção da ferrovia mata adentro interessado apenas com o lucro oriundo destas construções e que tampouco oferecia condições de saúde e

segurança aos trabalhadores nestes inóspitos locais. Eram comuns as reportagens de jornais voltados às causas operárias que veiculavam matérias semelhantes à essas:

Ninguém deve ir trabalhar na Noroeste. Ali morre-se vitimados pelas febres, pela miséria e pelo chumbo dos capangas”, “Trabalhadores! Evitai a Noroeste”, “Operários! Na Estrada de Ferro Noroeste espera-vos a miséria, a febre, a fome e o calote. O escravocrata **Machado de Mello** (grifo nosso) deve ser boicotado”. (A Voz do Trabalhador, Rio de Janeiro, 1 de maio de 1909, p. 4, 1 de junho de 1909, p.1, 22 de julho de 1909, p.4. Edição fac-símile apud MORATELLI, 2009, p. 145).

Já em outros trabalhos como no de Correia das Neves (1958) por exemplo, Machado de Mello nos é apresentado um profissional com larga experiência no campo das obras ferroviárias e foi graças ao seu conhecimento e empenho, desde a captação de recursos à empreitada das obras de construção dos ramais, foi possível a implantação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, colocando o sul do Mato Grosso em contato com o restante do país, através de São Paulo.

Por essas razões, este profissional foi agraciado com diversas homenagens prestadas pela ferrovia e pelo poder público. Em 1917, foi inaugurado em Bauru o busto de Machado de Mello, onde hoje se situa a praça com o mesmo nome, defronte à estação ferroviária da cidade. Curioso notar que, na instalação, o busto foi colocado com a face voltada para a estação (como se contemplasse sua obra) e em 1996, durante uma reforma da praça, o busto foi ‘virado’ e atualmente encontra-se de costas para a estação³⁵ (fig.70). Outro fato interessante, foi a homenagem feita a este empreiteiro que dá nome à estação do município de Mirandópolis (fig. 71), a estação Machado de Melo, inaugurada pela Noroeste em 1936³⁶.

³⁵ Disponível em <http://www.jcnet.com.br/editorias_noticias.php?codigo=188976&ano=2010> . Acesso em 19 dez. 2017.

³⁶ A estação ‘Machado de Melo’ foi inaugurada em 1936, junto à vila de *Amandaba*. O nome desta estação foi dado em homenagem ao engenheiro que tocou as partes mais difíceis da linha nos anos 1910. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/m/macmello.htm>>. Acesso em 19 dez. 2017.

Figura 75- Praça Machado de Mello em Bauru, à esquerda, em primeiro plano o busto do engenheiro com a face voltada para a estação (1996). À direita, o busto de costas para a estação.



Fonte: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=445872&view=detalhes>
Fonte: Autora, 2018.

Figura 76- Estação Machado de Mello em Mirandópolis (SP)



Fonte: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/m/fotos/machadomelo1.jpg>>. Acesso em 24 dez. 2017.

Emílio Schnoor

Émile Armand Henri Schnoor (fig.72), nasceu em Châteauroux, na França, em 29 de março de 1855. Após o falecimento de sua mãe, mudou-se com o pai e a irmã para o Brasil onde teve uma infância humilde. Mesmo assim, cursou ao mesmo tempo a Academia Belas Artes (atual Escola Nacional de Belas Artes), onde foi premiado por sua perícia no desenho, e a Escola Central (atual Universidade Federal do Rio de Janeiro) onde graduou-se em Ciências Físicas e Matemática (precursora do curso de engenharia). No período noturno, praticava desenho na Estrada de Ferro D. Pedro II, onde ingressou efetivamente aos 19 anos ao término do curso (HIGA, 2001, p. 21).

Em 1875 iniciou sua vida profissional como engenheiro residente em um difícil trecho da Mantiqueira. De 1876 a 1881, foi para o Rio Grande do Sul participar da construção da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana, onde coordenou a construção de cerca de 260 km de linha, ocupando todas as funções técnicas e sendo promovido a chefe de seção e posteriormente a primeiro engenheiro.

De 1882 a 1884, atuou como empreiteiro da Estrada de Ferro Rio Grande a Bagé. Depois foi trabalhar na Argentina onde exerceu a função de desenhista na via férrea de Buenos Aires a Rosário. Foi chefe de construção das obras, pela empresa de John G. Meiggs & Son, que empreitou as obras de Santa Fé e Córdoba, Reconquista e Chaco, resultando em mais de 1.200 km de linha férrea. Segundo Higa (2001)

Figura 77- Emílio Schnoor



Fonte: JORNAL
CORREIO DO ESTADO,
1999, p.49.

Como funcionário da firma Meiggs & Son, participou das Ferrocarril Santa Fé a Las Colonias de 1884/1888, Ferrocarril Central Córdoba de 1886/1888, Ferrocarril Córdoba y Rosário 18889/1891 e Ferrocarril Bahía Blanca & Noroeste de 1889/1891. A firma deixou duas atividades em 1891, quando a crise econômica na Argentina paralisou toda a construção ferroviária. Saindo da Meiggs & Son, associou-se com um outro engenheiro de sobrenome Erhart, constituindo a empresa Schnoor & Erhart, que construiu para a Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, o ramal de Bragado a Lincon em 1892/1893. Em dezembro de 1893, a Schnoor & Erhart, diante das dificuldades conjunturais do país, entrou em concordata e quebrou. (HIGA, 2001, p.22)

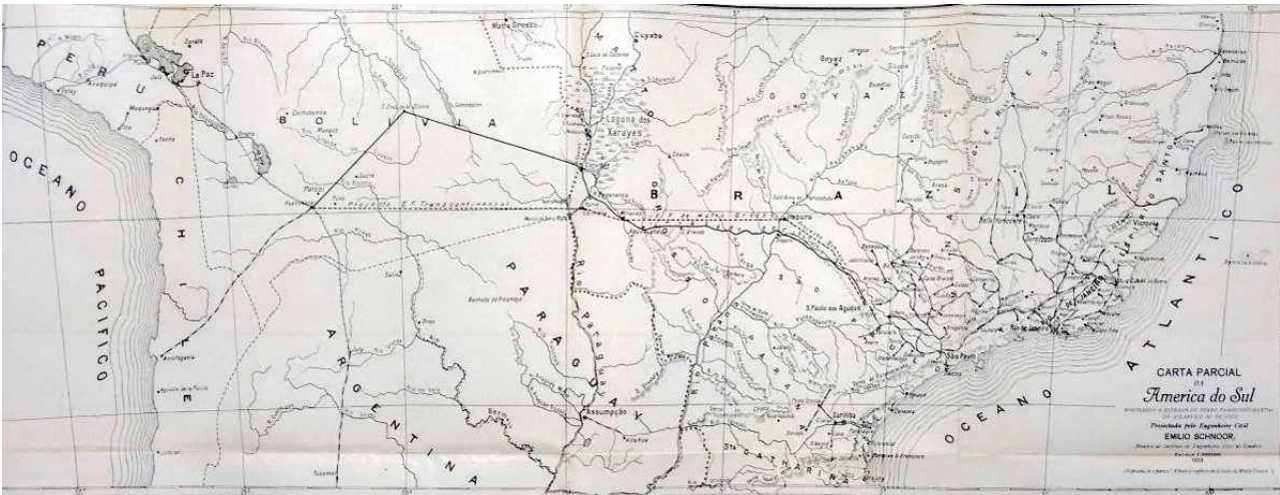
Em 1894, a convite do Marechal Floriano Peixoto, retornou ao Brasil para assumir a inspetoria geral da Estrada de Ferro Norte de Alagoas, porém não permaneceu por muito tempo no cargo visto que preferia executar as construções do que atuar na

fiscalização de trabalhos, e assim, entre 1895 e 1901 foi requisitado pela São Paulo Railway, para atuar na direção da “divisão de estudos locação e construção, dos novos planos inclinados” a fim de executar os trabalhos na Serra do Mar, no trecho entre Santos e São Paulo (Ibidem, p.22).

E que exigiram a construção de 13 túneis,15 viadutos, mais de 3.000 metros de muros de sustentação, alguns atingindo até a altura de 45 metros e 16 quilômetros de trabalhos difíceis, cujo custo excedeu a 40 mil contos (CORRÊA FILHO, 1953, p. 103).

Estava trabalhando para a Estrada de Ferro Mongiana quando, na esfera federal, foi trazida para debate a necessidade urgente de comunicação com o Mato Grosso através de ferrovias. Schnoor estudou detalhadamente esta questão e no final, em abril de 1903, emitiu um parecer significativo, propondo o percurso férreo de Bauru a Corumbá (fig. 73), elogiado inclusive pelo Club de Engenharia (instituição composta por engenheiros e técnicos que discutiam questões relacionadas ao desenvolvimento nacional). “Seu trabalho foi preterido pelo traçado Eng. Felipe Gonzaga de Campos, que direcionava o trajeto Bauru-Uberaba-Porto Taboado-Baús-Coxim- Cuiabá” (HIGA, 2001, p.22).Como o projeto não havia sido levado a diante, Schnoor transferiu-se de 1903 a 1904 para a Estrada de Ferro Vitória de Minas em que atuou como engenheiro chefe, resolvendo o difícil problema da passagem da serra de Onze Voltas e fez o reconhecimento da seção de Figueira a Diamantina, com 433 km. Explorou o Rio Doce, desde as cabeceiras de seu afluente Santo Antônio, perto de Sêro Frio, até a foz, no Atlântico.

Figura 78- Traçado proposto por Emílio Schnoor em 1903



Fonte: Album Graphico do Estado do Mato Grosso.

Quando Afonso Pena assumiu a Presidência da República, juntamente com o Ministro da Viação Miguel Calmon Du Pin e Almeida, resolveu utilizar o traçado já recomendado por Schnoor em 1903 para levar os trilhos até o sul do Mato Grosso. Dessa forma, coube a Schnoor a elaboração dos estudos em território matogrossense, sendo evidentemente abandonados os demais projetos, até mesmo o que destinaria a ferrovia até Cuiabá.

Em outubro de 1907, Emilio Schnoor esteve junto com sua comitiva³⁷ em Campo Grande (fig. 74) com a finalidade de fazer uma “prospecção para verificar a implantação das mudanças no seu projeto da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil” (ARRUDA, 2002, p. 93).

Em 1907-1908, o engenheiro fez o reconhecimento e os estudos completos da seção Itapura-Corumbá, da futura Estrada de Ferro Noroeste, seguindo o traçado que havia sido recomendado em 1903. De quatro de agosto a 24 de dezembro de 1907, levantaram-se ‘962 km em terra firme a 750 km de rios, isto tudo em 140 dias’. (HIGA, 1999, p.49)

A EFNOB é a única companhia ferroviária a levar seus trilhos para o sul do estado do Mato Grosso. Cabe salientar ainda que muitos autores destacam a importância do plano de Emílio Schnoor para o sul do Mato Grosso, ao passo que inseriu essa região na rota dos trilhos da EFNOB, colocando-a em contato com o restante do país. Foi graças à essa inserção que a cidade de Campo Grande despontou como um importante eixo econômico, interligando-se às grandes cidades brasileiras por meio da ferrovia. Além disso, viria a se tornar capital do recém criado estado do Mato Grosso do Sul na década de 1970.

³⁷ A comitiva era composta pelos auxiliares: Miguel Arrojado Ribeiro Lisboa (geólogo, elaborou uma importante carta topográfica do sul do Mato Grosso em 1909, detalhando toda região centro-sul do estado, onde hoje se encontra Campo-Grande), Luís Schnoor e Gustavo Schnoor (filhos de Emílio Schnoor), Francisco Chatier, Gustavo Kiusck, Arnaldo de Vasconcelos, Leôncio Neri (da comissão da NOB), e do engenheiro representante do governo Antônio Gonçalves Gravatá. (ARRUDA, 2002; HIGA, 2001)

Figura 79- Comitiva que acompanhou Schnoor nos levantamento em Campo Grande em 1907.



Fonte: ARRUDA. 2002, p.96.

A participação de Schnoor na formação da EFNOB encerra-se em 1908 “após o levantamento, o projeto e o início da construção da NOB em Mato Grosso” (HIGA, 2001, p. 23), dirigindo-se à construção de outras ferrovias em território nacional. Em 1909, pela Estrada de Ferro Oeste de Minas, Schnoor construiu 155 km de Belo Horizonte a Henrique Galvão.

A partir de 1910 atuou como empreiteiro-geral do projeto da construção da Estrada de Ferro Goiás, perfazendo 1.400 km de linhas, chegando inclusive a empenhar recursos próprios para a compra de material rodante para que as obras não fossem paralisadas, na época em da 1ª Guerra Mundial.

Em 1922, ainda produziu o mapa geral das estradas de ferro do Brasil, na escala 1:200.000, abrangendo todas as estações com respectivas distâncias quilométricas e suas altitudes. Viria a falecer 2 anos depois, já naturalizado brasileiro, em novembro de 1924, aos 69 anos, vitimado por um colapso cardíaco. Pela relevância de seus feitos, foi homenageado em duas cidades do Brasil: em Campo Grande, onde existe um logradouro com seu nome, e em Minas, a localidade de Engenheiro Schnoor (atual Arassuaí Schnoor), distrito de Araçuaí, o qual possui uma estação ferroviária de mesmo nome (fig. 75).

A seu respeito, e em relação à vasta herança no que se refere à construção de inúmeros ramais ferroviários no Brasil e no exterior, Corrêa Filho (1953), avalia a atuação do engenheiro Emílio Schnoor e sua contribuição que externou o campo da engenharia, sendo reconhecida em diversas esferas do conhecimento.

“As contribuições para a geografia insinuam-se na sua obra profissional, como explorador de largas faixas territoriais, construtor de vias férreas, a cujo flanco brotariam cidades, que transfiguravam a paisagem dos arredores” (CORRÊA FILHO, 1953, p. 105).

Figura 80- Estação Engenheiro Schnoor



Fonte: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/baiminas/fotos/schnoor041.jpg>>. Acesso em 24 dez. 2017.

Aurélio Ibiapina

Nascido no interior paulista, na cidade de Pirassununga, em 18 de fevereiro de 1899, e filho de ferroviário, Aurélio Ibiapina (fig. 76), foi para a capital aos 12 anos estudar no Mackenzie College, onde se formou engenheiro civil em 1922. Seu primeiro emprego foi Companhia Construtora de Santos, de Roberto Simonsen.

Foi para o Mato Grosso trabalhar na construção de quartéis nas cidades de Nioaque, Bela Vista, Campo Grande e Aquidauana. Inclusive, chegou a morar em Campo Grande na sede dos quartéis localizados na Avenida Afonso Pena. Sobre seus trabalhos em Aquidauana, Arruda (2003), esclarece:

Figura 81- Eng. Aurélio Ibiapina



Fonte: Série Campo Grande – Ano V – Personalidades, p.16

Nessa cidade trabalhou como engenheiro da Intendência Municipal na administração de Jorge Bodestein Filho e fez o levantamento para a primeira planta urbana da vila de Aquidauana e o projeto da ponte sobre o Rio Taquarussu” (ARRUDA, 20003, p.22).

Em maio de 1929, Ibiapina foi nomeado por um ato do então Presidente da República, Washington Luiz, para compor, como engenheiro, o quadro de empregados da EFNOB. Inicialmente exerceu a função de condutor técnico em Avanhandava-SP, e logo no início da década de 1930, foi transferido para Miranda, no Mato Grosso, com a finalidade de efetuar levantamento no Pantanal como engenheiro residente onde conheceu Arlindo de Sampaio Jorge, outro engenheiro da NOB. Ainda na década de 1930 foi trabalhar em Aquidauana, e depois em Bauru, Lins, Três Lagoas, Araçatuba e em 1934 chegou em Campo Grande. Em 1935 ocupou o cargo Inspetor de Tráfego, ano em que construiu a atual estação de Campo Grande (inaugurada em maio) e a casa para a Inspetoria (fig. 77), na Av. Calógeras, em frente à entrada principal da estação (ARRUDA, 2003, p. 22). Ainda iniciou em 1935 a construção de mais algumas residências da vila dos ferroviários (e que servia aos funcionários mais graduados como os engenheiros, por exemplo) implantadas em frente à estação ferroviária. Essas residências foram concluídas em 1939. No jornal 'O Pantaneiro' de 24 de dezembro de 2007, há uma matéria sobre duas destas residências que haviam sido restauradas na época: a casa em que hoje funciona o Instituto Histórico e Geográfico do Mato Grosso do e a residência construída para o diretor da EFNOB.

Esse imóvel foi construído pelo primeiro morador em 1936, o engenheiro da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), Aurélio Ibiapina. Em seguida, na mesma década, foi onde viveu o engenheiro Carlos Miguel Mônaco, que faleceu neste ano em janeiro com 96 anos. 'Eu me lembro da casa, ela está igual', recordou o filho de Mônaco, Cleomar Miguel Mônaco, 67 anos. (O PANTANEIRO, 2007)

Figura 82- Residência do diretor da NOB em Campo Grande (denominada por Arruda de 'casa da Inspetoria')



Fonte: Autora, 2017.

Em 1940³⁸, o diretor da EFNOB, coronel Marinho Lutz, enviou Ibiapina para a 4ª Divisão, nas oficinas de Bauru, onde foi responsável pelos estudos de eletrificação da rede, no seu primeiro trecho de Bauru a Araçatuba, além de estudos para a reconstrução das peças, e instalação de novas oficinas.

Lá ficou estudando a reconstrução das peças, instalações das novas oficinas com uma grande marcenaria com maquinários ultra modernos, enfim, se tornou uma oficina modelo de todas as estradas. Vinham engenheiros de todas as partes para conhecê-la, até estrangeiros. (CABRAL, 1992, p. 26 apud ARRUDA, 2003, p. 22-23).

Em Bauru foi construída pela EFNOB uma escola profissionalizante a qual foi denominada “Centro de Formação Profissional Engenheiro Aurélio Ibiapina” (fig. 78), e atualmente, abriga as dependências da SEBES (Secretaria Municipal do bem estar social). Em 2014, a estação do município de Aquidauana passou a denominar-se “Estação Ferroviária Engenheiro Aurélio Ibiapina”³⁹ em homenagem a este profissional que tanto contribuiu para a Noroeste. O engenheiro Aurélio Ibiapina faleceu em 27 de julho de 1956.

Figura 83- Antigo centro de formação profissional "Eng. Aurélio Ibiapina"



Fonte: Autora, 2018.

³⁸ Em seu livro “Os ferroviários de minha vida”, a filha de Ibiapina, Noélia, relata que a transferência para Bauru foi realizada em 1938.

³⁹ LEI ORDINÁRIA N.º 2.332/2014 “Dá Denominação a Estação Ferroviária de Aquidauana e dá outras providências”. O Exmo. Sr. JOSÉ HENRIQUE GONÇALVES TRIDADE, Prefeito Municipal de Aquidauana, Estado de Mato Grosso do Sul, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei, FAZ SABER que, depois de ouvido o Plenário, a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei: Art. 1.º- A Estação Ferroviária de Aquidauana, Estado de Mato Grosso do Sul, passa a ter a seguinte denominação. “ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ENGENHEIRO AURÉLIO IBIAPINA”. Art. 2.º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. PREFEITURA MUNICIPAL DE AQUIDAUANA/MS, 24 DE MARÇO DE 2014 Disponível em <http://www.aquidauana.ms.gov.br/DOEM/DOEM_AQUIDAUANA-056-20140409.pdf>. Acesso: 23 dez. 2017.

As trajetórias destes profissionais se entrecruzam no mesmo ponto: a contribuição técnica para a construção de uma das maiores companhias ferroviárias do país e que promoveu a conexão da porção oeste do território nacional, por meio da ligação dos estados de São Paulo com o sul do Mato Grosso, que por sua vez se interliga à Bolívia através da ferrovia.

É a ligação do Atlântico com o Pacífico, através da ferrovia com seus fins estratégicos, que promove a comunicação dentro do território nacional, impulsionando o florescimento de inúmeras regiões e conectando uma rede de futuras cidades.

Os levantamento e apontamentos de trechos praticamente inabitados, o traçado da linha, a implantação das estações e obras de arte, foram fundamentais para a construção da EFNOB e a disseminação de uma nova cultura no Brasil: a dos saberes técnicos para a contribuição do ordenamento territorial, a aplicação da técnica e da ciência para a modelagem do meio natural e para as construções que deveriam refletir a grandeza das Companhias Ferroviárias como também simbolizar o desenvolvimento e a riqueza das cidades.

Por fim, o legado deixado por esses profissionais permanece em suas obras realizadas em meio ao território inexplorado e quase intocado da época, e por meio de seus estudos e suas experiências possibilitaram a construção da ferrovia transpondo os limites naturais, conectando diversas regiões e colocando o sul do Mato Grosso em contato com o território nacional.

APENDICE B – OS RECORTES TERRITORIAIS DE BAURU E CAMPO GRANDE

BAURU



A estação de Curuçá no final do século XX, e à direita no início do ano 2000.



Fonte: imagem à esquerda <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/curuca.htm>> acesso em 26. Jan. 2018.



Fonte: Imagem à direita <http://hotsite.bauru.sp.gov.br/codepac/bem_detalhes.aspx?id=37> acesso em 26. Jan. 2018.

1. ESTAÇÃO CURUÇÁ

LOCAL: Bauru, KM 04, próxima à Vila Dutra, 4,5 km da estação central.

DATA CONSTRUÇÃO:
década de 1930

MATERIAL:
Alvenaria, concreto.

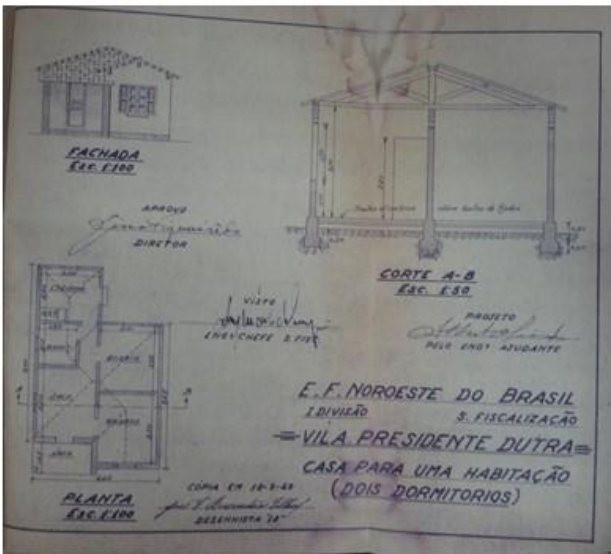
SITUAÇÃO:
Abandonada

OBSERVAÇÕES:
É composta de plataforma e cobertura. Foi inaugurada na década de 1940.

BAURU



Fonte: Autora, 2010.



Fonte: Museu ferroviário de Bauru, 2010.

2. VILA DUTRA

LOCAL: Bauru, aproximadamente 4,5 km da estação central (em linha).

DATA CONSTRUÇÃO: década 1940

MATERIAL: alvenaria e cobertura de telhas cerâmicas

SITUAÇÃO: Habitada

OBSERVAÇÕES: Possui 138 casas de padrão simples, se comparada à Vila Noroeste, com 2 ou 3 dormitórios, podendo ser geminadas ou não. Além de praça, a vila possui mais dois equipamentos públicos: uma escola e uma igreja.

BAURU



3. ESCOLA ESTADUAL "GUIA LOPES"

LOCAL: Bauru, Vila Dutra

DATA CONSTRUÇÃO:

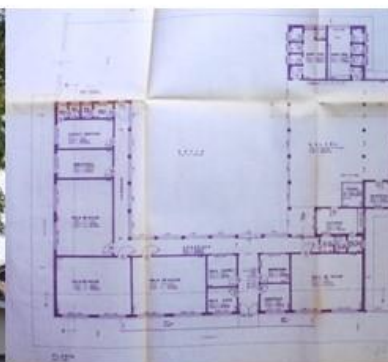
MATERIAL: alvenaria de tijolos e cobertura cerâmica

SITUAÇÃO:
Em funcionamento

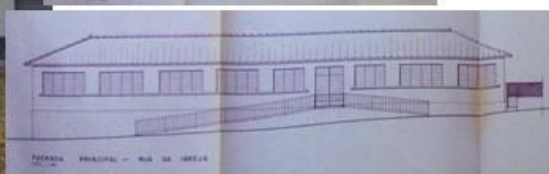
OBSERVAÇÕES:
Construída inicialmente para os filhos dos ferroviários, funciona atualmente como escola estadual de ensino fundamental e ensino médio.



Fonte: Biernath, 2010.



Planta baixa da escola e abaixo, a fachada.



Fonte: Museu ferroviário de Bauru, 2010.

BAURU



4. ESPORTE
CLUBE
NOROESTE

LOCAL: Bauru, Vila Pacífico

DATA CONSTRUÇÃO:
1960

MATERIAL:
Alvenaria, cobertura e estrutura externa metálica (estádio)

SITUAÇÃO:
Em uso

OBSERVAÇÕES:
Projeto do renomado engenheiro-arquiteto Ícaro de Castro Mello, especialista em construções esportivas. Foi inaugurado em 1960 e contempla um extenso programa, como piscinas, ginásio de esportes, arquibancadas, quadras. A cúpula redonda do ginásio expressou identidade e modernidade ao conjunto



Fonte: Autora, 2016.



Os Desportos na E. F. Noroeste do Brasil

Reportagem sobre os esportes como forma de lazer e higiene mental na Noroeste. Ao fundo, o ginásio e em primeiro plano, as piscinas.

Fonte: Revista da estrada de Ferro Noroeste do Brasil nº 290, janeiro 1960

Recortes Territoriais

Lazer

BAURU



5. COMPLEXO DO KM 01

LOCAL: Bauru, entrada situada na Avenida Daniel Pacífico

DATA CONSTRUÇÃO:
Primeira década de do século XX

MATERIAL:
Alvenaria de tijolos à vista e cobertura cerâmica

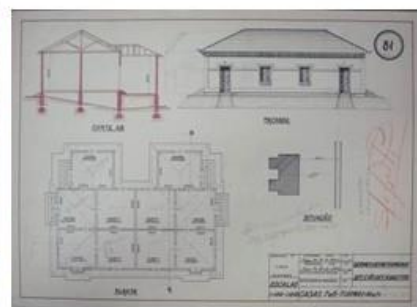
SITUAÇÃO:
Residências habitadas

OBSERVAÇÕES:
Composto pelas residências dos funcionários (há por volta de 6 a 8 e que continuam habitadas), por uma pequena estação, depósito e armazém.



Fonte: Autora, 2018.

Fonte: Autora, 2018.



Fonte: Museu ferroviário, 2010.



Fonte: Autora, 2010.

BAURU



6. COMPLEXO OFICINAS DE BAURU E ROTUNDA COM GIRADOR

DATA CONSTRUÇÃO:
década de 1930

LOCAL: Bauru, entrada pela Av. Alfredo Maia.

DATA CONSTRUÇÃO:
1921

MATERIAL:
Alvenaria

SITUAÇÃO:
Desativada

OBSERVAÇÕES:
Construídos em 1921 sob a gestão do diretor dr. Arlindo Luz, “cobre o edifício uma área de 12.000 metros quadrados, localizados num canto da vasta explanada, com 35.150 metros quadrados” (Relatório EFNOB, 1921 apud HAM, 2012, p. 25).

Rotunda e oficinas de
Bauru, década de 1930/
1940

Fonte: Acervo Museu Ferroviário Regional de Bauru. Disponível em <<http://www.projetoMuseuFerroviario.com.br/oficinas-nob-bauru-76/>>. Acesso em 17/01/2018.



Fonte: Acervo Museu Ferroviário Regional de Bauru. Disponível em <<http://www.projetomuseuferroviario.com.br/oficina-nob-bauru-10/>>. Acesso em 17/01/2018.



Fonte: Processo 'Complexo ferroviário de Bauru n°30367/1992 – CONDEPHAAT, 2017



Fonte: Autora, 2018.

Recortes Territoriais

Operacional/manutenção

BAURU



7. CENTRO DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL "AURÉLIO IBIAPINA"

LOCAL: Bauru, Avenida Alfredo Maia, quadra 1

DATA CONSTRUÇÃO:
Década de 1970

MATERIAL: Alvenaria de tijolos à vista e cobertura cerâmica

SITUAÇÃO: SEBES
(Secretaria de Bem Estar Social do município)

OBSERVAÇÕES:
Edifício térreo e de formato alongado, frente paralela à avenida. Localiza-se próximo às oficinas da NOB.

Edifício do centro de formação profissional, atual Secretaria Municipal do Bem Estar Social (SEBES).



Fonte: Autora, 2018

BAURU



8. ESTAÇÃO CENTRAL DE BAURU

LOCAL: Bauru, KM 04, próxima à Vila Dutra, 4,5 km da estação central.

DATA CONSTRUÇÃO: década de 1930

MATERIAL: Alvenaria, concreto.

SITUAÇÃO: Abandonada

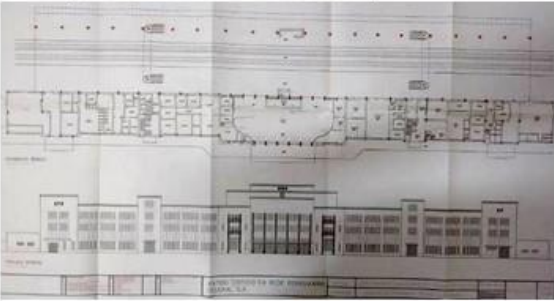
OBSERVAÇÕES: É composta de plataforma e cobertura. Foi inaugurada na década de 1940.



Fonte: Autora, 2018.



Fonte: Autora, 2017.



Fonte: Processo 'Complexo ferroviário de Bauru nº30367/1992 – CONDEPHAAT, 2018

BAURU



9. ESCRITÓRIOS TÉCNICOS

LOCAL: Bauru, ao lado da estação central

DATA CONSTRUÇÃO:
Início século XX.

MATERIAL:
alvenaria e cobertura cerâmica

SITUAÇÃO:
Museu ferroviário de Bauru

OBSERVAÇÕES:



Projeto dos escritórios
Fonte: Processo 'Complexo ferroviário de Bauru'
nº30367/1992-CONDEPHAAT, 201



Escritórios da nova estação de Bauru, 1939.
Fonte: IHGMS, 2017



Em primeiro plano, os escritórios no início do século XX
Fonte: Museu Ferroviário de Bauru

BAURU



10. VILA NOROESTE

LOCAL: Bauru, KM 04, próxima à Vila Dutra, 4,5 km da estação central.

DATA CONSTRUÇÃO: década de 1930

MATERIAL: Alvenaria, concreto.

SITUAÇÃO: Abandonada

OBSERVAÇÕES: É composta de plataforma e cobertura. Foi inaugurada na década de 1940.



Fonte: autora, 2018.



Fonte: autora, 2018.



Fonte: Google, 2018.



Fonte: Autora, 2010.



Fonte: autora, 2018.



Fonte: autora, 2018.

Recortes Territoriais

Habitação

BAURU



À direita, o hospital Salles Gomes, e à direita o local atualmente, onde foram construídos edifícios residenciais.



Fonte: AZEVEDO, 1950.



Fonte: Autora, 2018.

11. HOSPITAL SALLES GOMES

LOCAL: Bauru, Jardim Bela Vista

DATA CONSTRUÇÃO: Década de 1940

MATERIAL: alvenaria

SITUAÇÃO:

Não existe mais. Atualmente, no local foram construídos edifícios residenciais.

OBSERVAÇÕES:

Chegou a ser declarado 'extinto' em 1952. Passou por uma 'readaptação', a qual "deveria transforma-lo em 'moderno e bem equipado hospital para clínica geral, alta cirurgia e perfeito serviço de acidentes de trabalho', com a inauguração prevista para 1957" (QUEIROZ, 2004).

CAMPO GRANDE



1. ESTAÇÃO

LOCAL: Campo Grande, Av. Calógeras

DATA CONSTRUÇÃO:
1914/1924/1930

MATERIAL: Fundação de pedra e alvenaria estrutural de tijolos maciços cm revestimento em argamassa. (MARQUES, 2007)

SITUAÇÃO:
Sede da associação dos Ferroviários, Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos (desde agosto 2017).

OBSERVAÇÕES:
Edificada em 1914, sofreu reformas em 1924 e 1930 (edifício atual), cujo projeto é atribuído ao engenheiro Aurélio Ibiapina.



Fotos: Autora, 2017.



Panorâmica do acesso ao embarque, estação e trecho do armazém. Foto: Autora, 2017.



Foto: Vinicius Martins de Oliveira, 2016.

CAMPO GRANDE



À esquerda, armazém de carga visto pela esplanada, com 51 metros concluídos. Década de 1940. À direita, Armazém EFNOB atualmente.



Fonte: Museu Ferroviário de Bauru
Fonte: Autora, 2017.



Fonte: Autora, 2017



Fonte: Autora, 2017



2. ARMAZÉM

LOCAL: Campo Grande, Av. Calógeras

DATA CONSTRUÇÃO:
década 1930

MATERIAL: alvenaria estrutural de tijolos maciços cm revestimento em argamassa

SITUAÇÃO:
Armazém cultural, restaurado pelo poder público e utilizado para eventos.

OBSERVAÇÕES:
Com dimensões de 11,5m. x 125,90, o Armazém Cultural possui pouco mais de 1.440m² de área livre, totalizando cerca de 1.520m² de área construída. (Fonte: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Campo Grande, 2017).

Fonte: Autora, 2017

Recortes Territoriais

Operacional/manutenção

CAMPO GRANDE



À esquerda, galpão para vagões. À direita, oficina.



Fonte: Museu Ferroviário de Bauru, à esquerda



Fonte: Marques, 2014, à direita.

3. OFICINA

LOCAL: Campo Grande, Av. Calógeras

DATA CONSTRUÇÃO:
1914/1924/1930

MATERIAL: Fundação de pedra e alvenaria estrutural de tijolos maciços cm revestimento em argamassa. (MARQUES, 2007)

SITUAÇÃO:
Sede da associação dos Ferroviários, Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos (desde agosto 2017).

OBSERVAÇÕES:
Edificada em 1914, sofreu reformas em 1924 e 1930 (edifício atual), cujo projeto é atribuído ao engenheiro Aurélio Ibiapina..

CAMPO GRANDE



À esquerda, postal da EFNOB com a perspectiva do edifício a ser destinado para 'pernoite' a ser construído em Campo Grande para os chefes de serviço de trânsito. À direita, edifício do pernoite.



Fonte: Museu Ferroviário de Bauru.



Fonte: Autora, 2017.

4. PERNOITE

LOCAL: Avenida Calógeras, Campo Grande.

DATA CONSTRUÇÃO:

MATERIAL: alvenaria de tijolos e cobertura cerâmica.

SITUAÇÃO: Utilizado como sede do Instituto Histórico e Geográfico do Mato Grosso do Sul.

OBSERVAÇÕES: Sobrado isolado no lote. Possui tipologia semelhante às residências dos engenheiros de Bauru (Vila Noroeste).

CAMPO GRANDE



5. VILA FERROVIÁRIOS - PADRÃO ALTO

LOCAL: Campo Grande, Avenida Calógeras (em frente à estação), Rua General Mello e Rua Doutor Temístocles

DATA CONSTRUÇÃO:

Década de 1930

MATERIAL: alvenaria de tijolos e cobertura cerâmica

SITUAÇÃO:

Habitadas

OBSERVAÇÕES:

Composta por casas isoladas no lote, de padrão alto, construídas na década de 1930 para engenheiros, casa da chefia e inclusive, a casa do diretor com inspiração germânica e isolada no lote. Algumas tipologias tem a mesma configuração das residências dos engenheiros de Bauru.

Residência do diretor da Noroeste. Atualmente é utilizada pelo município.



Fonte: Autora, 2017.



Fonte: IHGMS, à esquerda, s/d. Autora, à direita, 2017.



Fonte: Autora, 2017.



Fonte: Autora, 2017.

CAMPO GRANDE



Construção de residências para os empregados em Campo Grande. Sem data. Possivelmente seria meados do século XX, visto que ainda não possui calçamento. À direita, casas atualmente.



Fonte: Museu Ferroviário de Bauru, à esquerda.
Fotos: Autora, 2017.



Fonte: Autora, 2017

6. VILA FERROVIÁRIOS – PADRÃO MÉDIO

LOCAL: Campo Grande, Rua Doutor Ferreira

DATA CONSTRUÇÃO:

Entre 1934 e 1939

MATERIAL: alvenaria de tijolos e cobertura cerâmica

SITUAÇÃO:

Habitadas

OBSERVAÇÕES:

Possui 59 imóveis, sendo 58 residências e 1 escola. Eram habitações que serviam a supervisores, encarregados e funções que deveriam permanecer de sobreaviso em caso de emergência. (GRECO, 2014)

CAMPO GRANDE



Fonte: Autora, 2017.

7. VILA FERROVIÁRIOS – PADRÃO MÉDIO

LOCAL: Campo Grande, Rua 14 de Julho

DATA CONSTRUÇÃO:
1914/1924/1930

MATERIAL: Fundação de pedra e alvenaria estrutural de tijolos maciços cm revestimento em argamassa. (MARQUES, 2007)

SITUAÇÃO:
Sede da associação dos Ferroviários, Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos (desde agosto 2017).

OBSERVAÇÕES:
Edificada em 1914, sofreu reformas em 1924 e 1930 (edifício atual), cujo projeto é atribuído ao engenheiro Aurélio Ibiapina.

CAMPO GRANDE



8. VILA FERROVIÁRIOS – PADRÃO SIMPLES

LOCAL: Campo Grande, R. dos Ferroviários.

DATA CONSTRUÇÃO:
Década de 1951

MATERIAL: madeira e alvenaria

SITUAÇÃO:

Habitadas

OBSERVAÇÕES:

Conjunto com 2 casas de alvenaria e 44 de madeira, ocupadas pelo pessoal que cuidava da conservação de via. São as únicas residências situadas 'do lado de baixo' da esplanada. São poucas as residências que mantém o padrão original.



Fonte: Autora, 2017.

CAMPO GRANDE



Residência antes da restauração e após a restauração



Fonte: Marques, à esquerda, 2014.
Fonte: Autora, à direita, 2017.

9. CASA ENGENHEIRO JUNTO AOS TRILHOS

LOCAL: Campo Grande, Av. Calógeras.

DATA CONSTRUÇÃO:
Década de 1930

MATERIAL: alvenaria e cobertura cerâmica

SITUAÇÃO:

Não informado

OBSERVAÇÕES:

Casa para engenheiros, junto aos trilhos. Primeira casa edificada em campo Grande, para trabalhadores da EFNOB, "construída em 1920 para abrigar engenheiros que trabalharam na construção da NOB" (MARQUES, 2014, P.63).

CAMPO GRANDE



10. ROTUNDA

LOCAL: Campo Grande, R. 14 de Julho.

DATA CONSTRUÇÃO:
1951

MATERIAL: Alvenaria de tijolos à vista e cobertura cerâmica

SITUAÇÃO: Abandonada

OBSERVAÇÕES: Rotunda semicircular. No frontão, consta o símbolo "NOB".



Fonte:
<<https://plus.google.com/photos/photo/116879413392939950027/6433958119563302674>>. Acesso em 4 jan. 2018.



Fonte: Autora, 2017.



Fonte: Autora, 2017.



Recortes Territoriais

Operacional/manutenção

CAMPO GRANDE



11. ESCOLA “ÁLVARO MARTINS NETO”

LOCAL: Campo Grande, R.
General Mello X R. Dr.
Ferreira.

DATA CONSTRUÇÃO: 1934

MATERIAL: Alvenaria

SITUAÇÃO:

Fechada

OBSERVAÇÕES:

Fundada pela Associação dos
Ferroviários (GRECO, 2014),
possui 6 salas de aula. É
chamada carinhosamente
pelos moradores da região
como “Batatinha”.



Fonte: Autora, 2017.

CAMPO GRANDE



12. ESCRITÓRIO

LOCAL: Campo Grande, R. General Mello.

DATA CONSTRUÇÃO:
Década de 1930

MATERIAL: alvenaria e cobertura cerâmica

SITUAÇÃO:

Atual sede do IPHAN - MS

OBSERVAÇÕES:

Segundo Marques (2014, p.59) "foi construído para ser o local de trabalho dos engenheiros da ferrovia, também foi escritório da RFFSA após a privatização. Neste período trabalhavam apenas três funcionários...".

IPHAN – MS, antigo escritório da EFNOR e RFFSA - 1980 (à esquerda).



Fonte: Museu Ferroviário de Bauru, à esquerda.

Fonte: Autora, à direita, 2017.



CAMPO GRANDE



Montagem da Caixa d'água em Campo Grande, similar à esta e com capacidade para. 200.000 litros, na década de 1940. Ao centro, a Caixa d'água na Rua 14 de Julho. À direita, a caixa d'água em Bauru junto à residência do engenheiro.



Fonte: Museu Ferroviário de Bauru



Fonte: Autora, 2017.



Fonte: Biernath, 2010.

13. CAIXAD'ÁGUA

LOCAL: Campo Grande, R. 14 de Julho.

DATA CONSTRUÇÃO: Década de 1930

MATERIAL: Concreto

SITUAÇÃO: não informado

OBSERVAÇÕES:

Encontra-se no interior do terreno pertencente a uma das casas que foram construídas para os ferroviários. Na lateral, conserva o símbolo "NOB". Situação similar ocorreu em Bauru, quando uma das caixas d'água utilizadas pela EFNOB encontrava-se dentro da residência nº01 destinada a engenheiros.

CAMPO GRANDE



14. CLUBE NOROESTE

LOCAL: Campo Grande, R. 14 de Julho.

DATA CONSTRUÇÃO: Década de 1960

MATERIAL: Alvenaria

SITUAÇÃO:

Casa de shows

OBSERVAÇÕES:

Onde aconteciam os bailes, partidas de futebol e de bocha. Segundo Marques (2014, p. 68), "o clube sempre foi palco para disputas políticas, em época de eleição municipal e estadual, vários candidatos realizavam reuniões com os ferroviários objetivando apoio da massa trabalhadora". Atualmente funciona como uma casa de shows.

Atualmente, o local onde funcionava o antigo clube é uma casa de show, chamada 'Casa de Dança Bolero'.



Fonte: Google Earth, 2018.

CAMPO GRANDE



15. POSTOMÉDICO

LOCAL: Avenida Calógeras, Campo Grande.

DATA CONSTRUÇÃO: -----

MATERIAL: Concreto

SITUAÇÃO: não informado

OBSERVAÇÕES: Através de registros fotográficos, apuramos que existiu na década de 1950 um posto médico em Campo Grande, onde no verso da foto lê-se "atual distrito de produção". Embora não tenha sido localizado o tal distrito, pela descrição obtida no depoimento de Madalena Greco, historiadora e que faz parte do Instituto Histórico e Geográfico do MS, identificamos o edifício à direita como sendo o antigo Posto de Saúde da ferrovia. Aparentemente, este edifício sofreu algumas reformas, pois fachada encontra-se um pouco diferente se comparada a foto de 1950 (à esquerda).

Posto médico em campo Grande, 1951



Fonte: Museu Ferroviário de Bauru

Sala posto médico



Frente para Av. Calógeras



Fonte: Autora, 2017.



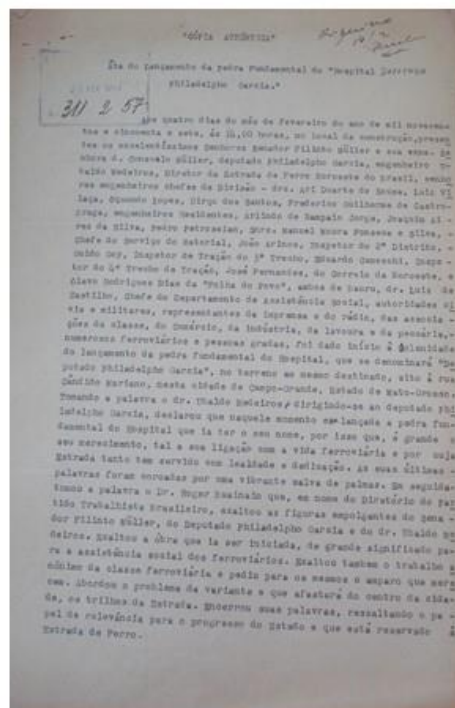
Fonte: Museu Ferroviário de Bauru



Fonte: Google Earth, 2017.

CAMPO GRANDE

À direita, imagens do laboratório e da cozinha do Hospital "Marechal Rondon" em Campo Grande



Cópia ata pedra fundamental



Projeto para Hospital em Campo Grande



Recortes Territoriais

16. HOSPITAL

LOCAL: Campo Grande, R. Cândido Mariano (possivelmente)

DATA CONSTRUÇÃO: Década de 1930

MATERIAL: Concreto

SITUAÇÃO: não informado

OBSERVAÇÕES:

Foi coletada a ata do lançamento da pedra fundamental do hospital em Campo Grande "Deputado Philadelpho Garcia", de 1957. De acordo com este documento, o hospital localizava-se na Rua Cândido Mariano. De fato, existe uma rua em Campo Grande denominada 'Cândido Mariano Rondon, e nela estão instalados 3 hospitais: a Maternidade Cândido Mariano, o Hospital de Câncer Alfredo Abrão e a clínica Campo Grande. No entanto, não foi localizada nenhuma documentação que ligue o hospital de Campo Grande construído pela EFNOB a algum destes edifícios.

Fonte: Museu Ferroviário de Bauru

Saúde

APÊNDICE C - ENTREVISTA

Entrevista realizada nas dependências do Instituto Histórico e Geográfico em Campo Grande, com Madalena Greco, professora, pesquisadora e autora do livro “A menina e o trem: trilhos e memória” no dia 17 de outubro de 2017.

Eu morei naquele bairro, na Vila Quaggio. A Vila Quaggio tinha umas três ou quatro quadras inteiras de ferroviárias, de pessoas ligadas à ferrovia. As maiores oficinas eram da Noroeste. A Paulista tinha, a Sorocabana, e alguns funcionários da Mongiana. Eles deviam estar ali, quero acreditar, pra liberar – hoje eu penso nisso, na época a gente só sabia que eram poucos e que ficavam lá na beira de uma escala social não colocada, mas sentida por todos. Porque quem era da Noroeste tinha um status, sabe? Tinha o status da Noroeste. Nossa, o uniforme deles era lindo. Tinha o status da Paulista, que também tinha uniforme. Mas ser da Noroeste era ficar bem de vida. E uma curiosidade, principalmente para a gente - estou falando de 50 anos, 53 anos atrás - era a presença das mulheres que trabalhavam na ferrovia, as secretárias. Então essas secretárias, é muito nítido na minha cabeça, elas de terninho, de sapato de verniz, de bolsinha, porque elas tinham de manter esse status. Embora morássemos em rua de terra, porque ali era rua de terra, mas você trabalha na Noroeste! Quando teve o grande incêndio, acho que há uns 52, 53 anos atrás, pegou fogo nas oficinas. A gente via de longe, então eu ficava cocorada lá porque Bauru tem uns barrancos lá que dá licença! E a Vila Quaggio vem morro abaixo, né? Então, aquilo foi uma comoção porque era algo nosso. Mesmo minha família não sendo de ferroviária, era algo nosso que estava queimando. Fazia parte da nossa imagem, fazia parte do nosso cotidiano, era a nossa paisagem. Quando ia para a escola, você olhava para ver se via lá embaixo se estavam os trens. Uma outra curiosidade: a gente era controlado pelos apitos das oficinas. 11 horas era hora de almoçar, sabe? Então eles retornavam ao trabalho, acho que 1 hora, 1 hora e pouco depois, e era hora de você correr para a escola, porque entrava a 1 hora. Então nós tínhamos ali, todos naquela região, aquela ferrovia como que um microcosmo dentro de um macrocosmo, que seria o resto da cidade. Ali, na Vila Quaggio, era a ferrovia que dominava essa paisagem. Você pega, por exemplo, a Cardia, lá do outro lado, tinha a Tilibra. Quando você olhava, acho que a

Independência, do outro lado dos trilhos, tinha o Samba. Então eram esses ícones que Bauru tinha e que povoavam cada região. Eu fui criada e cresci dentro desse microcosmo, e ele era muito importante, que eram as ferrovias. Então aquilo ali era a minha paisagem. Esse foi o meu olhar, e o meu olhar era de quem estava dentro daquilo. E a Bela Vista e a Vila Quaggio eram dominadas por esse olhar. Aí se você vai, por exemplo, na Cardia, você já vai ter depois a Tilibra, tinha a Anderson Clayton que ficava ali nos fundos da Tilibra. Então você vê a cidade voltada ali para aquelas indústrias grandes: primeiro a Tilibra, depois a Anderson Clayton. Aí, a Anderson Clayton, se não me falha a memória, foi uma das primeiras a ter poços artesianos. Então, às vezes até tinha gente que ia lá porque eles forneciam água desse poço artesiano. Então a gente ia passear para pegar água. Do outro lado, o Samba, que tinha uma ligação com a ferrovia porque tinha um desvio ferroviário para descarregar. Não era da Noroeste, era um desvio ferroviário. Dependendo de onde chegasse a matéria-prima, eles entravam naquele desvio, como aqui em Campo Grande. Aqui na Vila Eliane você tem um desvio ferroviário que era para as companhias de petróleo, porque quem abastecia de petróleo aqui em Campo Grande sempre foi a Noroeste. Então todos os vagões-tanque pegavam esse desvio para ir lá. E aqui só era da Noroeste mesmo. Mas lá em Bauru poderia ser trem de onde vem, talvez até da Mogiana, quem sabe? Eu lembro, é muito nítido ter gente da Mogiana naquele espaço. Mas lá as casas eram particulares. Cada um construía a sua casa na Vila Quaggio. Nicola Avallone, a rua Padre Anchieta, Santa Terezinha, a rua Marconi. Eu lembro da construção do Fórum. O Fórum foi construído em um buracão, em que a gente brincava ali, pulava o muro. Só tinha aquele viaduto, que é aquele em que embaixo ficava a vila da Noroeste, aquelas casas. Ali eram só casas de chefia, não tinham casas como aqui. Aqui era dividido assim: essa primeira quadra aqui era diretor, pernoite da chefia, em que não entrava qualquer um; essa aqui do lado também era do engenheiro e a da esquina. Fez quase uma formalização em que aquela da esquina morou um engenheiro eletricitista. Então todos os que vinham ficavam "ah, essa casa é da eletrotécnica, essa casa é da mecânica". Criou-se identidade.

Aqui ficava a casa do chefe do comercial, ficava a casa do chefe de estação, sabe, alguns advogados; essa aqui da esquina foi posto "P.A", posto de assistência de saúde, muito tempo depois, aquela que está sem muro. Ali ficou muito tempo. Então, lá na vilinha, nessa outra quadra eram casas de engenheiros menores e advogados.

Na vilinha, onde é o IPHAN hoje, era o comercial, o Departamento Comercial. Era ele que pegava frete, fazia tudo. E ali, na vilinha, moravam funcionários graduados, mas que não chegavam ao status do engenheiro. Eram os supervisores, feitores, chefes de turma, sabe? Eu tive um vizinho que foi chefe de estação, então era o pessoal que trabalhava no comercial. E na parte de baixo, para baixo dos trilhos, nas casas de madeira, ficava o pessoal que era o 'soca'. 'Soca' era aquele que trabalhava nos trilhos e pegava o serviço pesado. Daí você vai falar 'mas a ferrovia tinha muitos funcionários, não caberia aqui dentro'. Era importante ter esse grupo porque no caso de acidente ou de alguma intercorrência, eles tinham que montar a equipe correndo. Então o Fernando, muitas vezes em que a gente tinha algum compromisso, ele falava: "esse fim de semana eu vou estar de sobreaviso".

Isso, quando eu morava aqui, depois de 1991. Foi uma época em que teve muito acidente porque a ferrovia já estava muito abandonada. Então a ferrovia montava a sua dinâmica aqui entre nós. Teve acidente e tocava o telefone, eu já levantava e tinha o kit 'acidente do Fernando'. Eu já ia fazer café, punha água na garrafa dele e ele já saía e montava a equipe. Então nós vivemos nesse universo. E Bauru era mais ou menos assim. Lá em Bauru, embora meu pai não fosse ferroviário, eu vivia na casa de ferroviários. Meus amigos, minhas amiguinhas, todos eram filhos de ferroviários. Então todos ali viviam dentro desse universo.

Em 2003 essas casas (de Campo Grande) foram vendidas. Antes disso, algumas pessoas venderam o direito. O ferroviário entrou em um momento bem difícil, economicamente falando. Nós temos um fundo de pensão da REFER. Então muitos, na época, optaram por tirar o fundo de pensão. Era uma importância de 20, 20 e poucos mil, dependendo ali. Só que esse dinheiro foi. Então ele passava o direito da casa dele porque a coisa tava meio bagunçada e já estavam vindo rumores de que iriam vender, de que só podia comprar quem estava na casa. Então muita gente saiu e aí vieram pessoas de fora.

Aí era muito difícil, era muito difícil. Era particular quem estava vindo. Eu falei isso muitas vezes. A nossa escola, a escolinha O Batatinha, que é a Alvaro Martins, que fica ali. O nome da escola é Batatinha porque tinha um senhor que vendia cereais e ficava em cima de um saco de batata brincando com as crianças, daí virou Seu Batatinha. Então era a escola do lado do Batatinha, virou a escola Batatinha.

Ela foi fundada pela Associação dos Ferroviários, mas depois a Noroeste encamparam. Aí a Noroeste subsidiava e a prefeitura dava os professores. Aí ela se

tornou uma escola com apoio do município, depois foi para o Estado, e o Estado encampou. Então quem estudava ali era filho de ferroviário. Aí que eu acho graça a diretora, que eu peguei em um artigo de jornal, dizer que tem X alunos da ferrovia, e o resto eram particulares. Aí tem essa separação. Ele não é filho de ferroviário, é filho de particular. É um enclave. É muito nítido o enclave aqui dentro. E daí quando você quer excluir, você usa uma língua que ele não entende, você vai usar termos que ele não entende. É uma forma de exclusão daquele que não é do meu espaço. Eu acho que ela é uma exclusão social mesmo. Você não pertence ao meu mundo; você está aqui, mas você não é do meu mundo. Era muito bom. Eu tenho uma memória muito gostosa de portões abertos. Eu escrevo muita crônica, que vai pra jornal, e essa memória vem de uma maneira muito clara, sabe? Aqui o espaço te acolhe porque você é dele, você faz parte do mundo deles, é o meu pertencimento. 'Eu conheço isso aqui, eu sei quem você é, porque você é a mulher do Greco, que trabalha com o meu marido. Então eu vou te aceitar, eu tenho que te ajudar'. E eu fui muito ajudada aqui. A gente vem de uma outra cultura. São diferentes as culturas. Embora eu tenha vivido ali naquele meio, mas é diferente o modo de ser. Mesmo sendo da ferrovia. Porque lá (Bauru) é uma vila onde tem ferroviários; aqui é uma vila de ferroviários. É muito diferente. Aqui era mais fechado, lá não tanto porque lá era solto, tinha de vários. Se respeitava uma hierarquia, tudo, mas eu, por exemplo, não era ferroviária, nossa família. Vivíamos ali, ali tinha ferroviários. Eu achei graça nesse depoimento que eu peguei de uma senhora que morou aqui muitos anos e criou os 4 filhos aqui. Ela veio de Pirajuí, o marido dela de Glicério quando ela casou, depois vieram para Água Clara e depois vieram pra Campo Grande. Quer dizer, já estava no fim de carreira, ele já tinha um posto bom. E as crianças tinham costume de tacar bolinha na parede e ali as janelas são todas rente a calçada, não tem recuo. E brigavam muito. Aí passou uma circular na vila, do diretor, dizendo que se os pais não dessem jeito nos filhos, seriam punidos no trabalho. Pra você ver como não havia essa separação de empresa e moradia. Eu lembro disso e morro de rir, até porque hoje a pessoa é minha vizinha. Teve um aniversário de 15 anos da filha única de um senhor, o Seu Laurindo inclusive ele era o chefe dos pedreiros. Porque a ferrovia tinha tudo, ela era autônoma totalmente. Ela tinha um grupo de pedreiros, eletricitista, encanador, marceneiro, tudo ela tinha. E o seu Laurindo era o chefe dos pedreiros. Daí ele pediu para a esposa de um ferroviário, que havia sido acho que chefe de estação, alguma coisa, mas ele tinha

um status, pra ajudá-los a fazer a festa de 15 anos da filha. E lógico, foi no Clube Noroeste porque ali era o nosso espaço, tudo acontecia ali. E eu era recém-chegada de Bauru, tinha pouco tempo. Isso foi em 92, 93. E eu tinha muita amizade com a Regina, e o Sérgio, que tinha os filhos na idade dos meus dois caçulas, estudavam juntos na escola. Então a turma já me espiava de rabo de olho porque eu vivia na casa de engenheiro. Como assim? O marido dela é tencólogo e ela enfiada lá na casa? Mas é por causa das crianças. A Regina trabalhava na Caixa, tanto que ela voltou, ela é de Araraquara. E ela deixava a Ana Paula e o Francisco nas vezes em que ela estava trabalhando, a empregada não vinha, ela deixava e eu levava as crianças na escola. Nos tornamos amigas por ela ser de fora também. Então nós chegamos na festa, e foi muito gozado, porque no clube Noroeste você entra, tem o salão principal, aí tem um outro salãozinho que cresceram depois, e aí o balcão, onde serviam comida e bebida, e aqui o palco. Você vê como isso fica na sua cabeça e talvez ela nem tenha percebido isso. Na entrada, nos lugares de destaque ficaram as mesas dos engenheiros. Aí, do lado direito ela montou a mesa, com bolo, aqui no meio; do lado de cá, os familiares dele, da mãe e do pai; desse lado aqui ficaram os supervisores, os agentes, quer dizer, aqueles que eram abaixo dos engenheiros; e aqui, naquele corredor que foi acrescentado, ficaram os pedreiros, o pessoal que trabalhava com ele. Eu achei aquilo o máximo! Eu não sei se ela percebeu, porque era tão natural fazer essa divisão. E aí, o que aconteceu? A Regina ficou na mesa dos engenheiros, eu já fiquei na intermediária. Daí minhas crianças queriam brincar com a Paula e o Chico, aí a Regina e o Sérgio foram e sentaram com a gente lá na nossa mesa e não sei o quê. Daí ela passava, a senhora Isabel, como ela chamava, e falava: "nossa, não tá boa a mesa da senhora, dona Regina?" E ela: "não, tá, é que eu quero ficar aqui conversando com eles". E isso acontecia de uma maneira imperceptível pra eles porque já estava muito bem feito, isso já cristalizou, era aquela coisa.

Hoje tem alguns remanescentes. Mas perdeu-se o vínculo. Perdeu. De vez em quando a gente vê um ou outro aí resistente brigar com o IPHAN 'porque a casa é minha, eu faço o que eu quero'. Mas acabou. Por exemplo, o tombamento, por que deu tão certo o tombamento? Porque ele não veio de cima para baixo, ele veio de baixo para cima. Ele veio de baixo para cima. Então, o ferroviário realmente vestiu a camisa e a gente, sabe, foi uma luta de Davi e Goliás. Foi feito um projeto, até uma associada, a professora Lisolete, ela é formada em história. Ela chamou a gente,

nós fomos, ajudamos. Ela fez a proposição de que não tinha lei de tombamento em Campo Grande, não tinha lei de tombo, nada. Nós fizemos primeiro pelo município. Não tinha nada, absolutamente nada. A única maneira de a gente poder fazer seria via legislativo. Aí nos fizemos com a Câmara Municipal em 96. Em seguida foi do estado, mas não havia aquele interesse. E a gente vivia com aquele medo de a qualquer momento a Rede reverter. Então o que nós fazíamos: fazíamos seresta no meio da rua - chamava trem da saudade - e trazia o pessoal, procurava mobilizar o pessoal envolvido com cultura, envolvia os pais dos alunos da escola. E vinha 1000, 1500 pessoas em cada evento. O mais eclético, o ferroviário antigo que vinha escutar moda, mas vinha o pessoal da arquitetura, o pessoal da história, os promotores da cultura. E o pessoal vinha, encampava. Vinha político que dava apoio, e com isso a gente conseguiu. Em 2010, o IPHAN colocou como patrimônio achado cultural, se não me engano, material. E agora acho que é recente, de 2012 ou 2013, que saiu em âmbito federal. Mas nós seguramos isso com a opinião pública por 10 anos. Eram os ferroviários. Tinha época aí que a gente saía no jornal, qualquer ameaça. E a cidade gostava disso, a cidade tem essa memória. Você conversa com quem tem mais de 30 anos aqui, ele vai falar "ah, meu pai conta do trem, eu viajei de trem"; "ah, porque minha vó vinha de Aquidauana, vinha de Miranda, vinha de Corumbá"; "ah, porque eu ia não sei aonde". Então, essa memória do trem é muito legal. Aqui é cidade que veio do trem. É muito forte a questão do trem. Aqui, Aquidauana, que também é uma cidade velhinha, mas ela não saía daquilo: trem. Sidrolândia, o dono, o seu Sidrônio, ele parte das terras para fazer - por isso chama Sidrolândia com S - deu a parte da fazenda dele para passar os trilhos, porque trilho era progresso. Então você tem Três Lagoas, que cresceu, foi feita para atender a ferrovia. Aí quando vem de lá pra cá, aí é Água Clara, que é também era uma corrutela, cresce tanto que quando eles mudam a cidade para cima, tinha a parte da ferrovia e quando para o trem, a cidade muda pra lá da BR, aqui pra baixo morreu. A ferrovia parou, aqui morreu. Acabou as rodovias. A cidade muda, acabou aqui. Passa pra lá. Ribas era um ponto interessante onde ficavam os pernoites, então quem conseguia vir de trem, Ribas tinha pernoites muito grandes. E aí você vai ter, naquele livro do Correia das Neves, todas as estaçõeszinhas porque você tinha que abastecer a locomotiva, então tinha que ter os postos e as fazendas. Ele passa, daí, a atender as fazendas. Aqui é o gado principalmente. O couro, o queijo, tá tudo muito ligado ao agropastoril. Daí tem Campo Grande, grande. E aí,

quando você vai pro ramal, cidades também viviam em função. Ali Palmeiras, Piraputanga, daí chega em Aquidauana, você vai pra lá. E depois indo pra Corumbá também. Deu outra vida a esse povo aí. Tanto indo pra lá, pro ramal, como indo pra Corumbá, as cidades foram crescendo. A ferrovia tinha um papel importante. Época de vacinação, quando tinha vacinação em massa, era a ferrovia quem fazia isso. Ela chamava os povos daqui das regiões para aquele posto porque ela ia dar a vacina. Ela tinha um papel social muito grande. Não só emprego, ela tinha um papel social. A ferrovia era quem recolhia as cobras, porque aqui sempre teve. Nós estamos no Pantanal, né? É pra lá. Eu andei fazendo uma pesquisa com um rapaz aí sobre questão de acidente de cobra e aqui em Campo Grande era muito grande os acidentes com cobra. Nós estamos no cerrado e é cascavel. Aqui tem a famosa boca de sapo, ela faz parte do Botrópico. Ela é pequeninha, pretinha, tem uma boca que parece boca de sapo e é uma víbora perigosíssima. Tem mais lá pro Pantanal. Daqui, coitada, elas já vazaram faz muito tempo. Então, o que acontece, a ferrovia tinha esse acordo com o Butantã. Aquele morador recolhia a cobra, amarrava num saco, aí colocava nas caixas de cobra e mandava pra São Paulo, cuidava dessas cobras, tinha funcionário treinado. Então o home que estava no campo, o homem que estava no pasto, ele sabia que se ele se acidentasse com cobra, quem iria resolver era a ferrovia. Era alguma coisa fantástica. E aqui, embora eles falem "ah, a ferrovia deu prejuízo", ela não deu. Até um período onde ela é construída, aquela coisa toda, antes de 54, quando começa a Rede Ferroviária Federal, ela tem um papel importante. Um papel social, um papel econômico fundamental pra esse lado, até em segurança. Agora, depois que entra pra rede, elas pegavam todas as arrecadações de todas as ferrovias em um caixa único e daí distribuía. Foi quando começou a baixar. Porque a daqui era produtiva, a do Nordeste não era. Colocavam tudo no mesmo nível. Hoje eu vejo o governador, eles estão criando uma rota bioceânica rodoviária. Gente, pra que vai gastar se a ferrovia tá aqui, tá ligada a Cochabamba e dali vai ligar pra Antofagasta? Eu presenciei, eu já morava aqui, acho que foi em 95, eles trouxeram um vagão de cada país. Veio do Chile, da Bolívia, do Peru, cada um trazendo seu prato típico, seu produto forte, mostrando, e eles vieram rodando. Quer dizer, é viável, mas ferrovia não dá lucro. E a ferrovia é a longo prazo e não dá pra inaugurar a cada 4 anos.

ANEXO A – TERMO DE CONSENTIMENTO



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
Câmpus de Bauru



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

NOME DO PARTICIPANTE: Maria Madolena Dill Merul Greco
 DATA DE NASCIMENTO: 25/06/1957 IDADE: 60
 DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: RG Nº 9.490.384-0 SP GÊNERO: M () F (X)
 ENDEREÇO: Av. Colômbias 3116
 BAIRRO: centro CIDADE: Campo grande ESTADO: MS
 CEP: 79000004 FONE: (67) 9.9901.7123

Eu,

_____, declaro,
 para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da
 pesquisa: **A inserção da EFNOB na paisagem da cidade: Bauru e campo Grande.** Este trabalho
 faz uma análise das transformações da paisagem em Bauru (SP) e em Campo Grande (MS) em relação à
 Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), levando em consideração as especificidades de cada local.
 O projeto de pesquisa será conduzido por **Karla Garcia Biernath**, do Programa de Pós-Graduação em
 Arquitetura e Urbanismo, orientado pela Profa. **Dra. Norma Regina Truppel Constantino**,
 pertencente ao quadro docente da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" – Faculdade
 de Arquitetura, Artes e Comunicação/UNESP/Bauru. Estou ciente de que este material será utilizado para
 apresentação de dissertação observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo
 procedimentos de sigilo e discrição. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos
 que serão utilizados e riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o
 meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário. Cabe
 ainda ressaltar e que não há riscos previsíveis aos participantes.

Bauru, 12 de outubro de 2017.

Assinatura do participante

Assinatura: Karla Garcia Biernath

Pesquisador Responsável: Karla Garcia Biernath/ RG: 44.346.695-6

Endereço: Rua Moyses Leme da Silva, nº 41, quadra 09.

Tel: (14) 9 8175-7099

E-mail: karlabiernath@hotmail.com

Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação
 Seção Técnica Acadêmica
 Av. Eng. Luiz Edmundo Carrijo Coube, 14-01 - Vargem Limpa - Bauru/SP
 Fone: 14 3103-6055 - e-mail sta@faac.unesp.br - site www.faac.unesp.br