

SÉRGIO RICARDO LOSNAK

Museus e conselhos participativos como mecanismos de preservação ferroviária: as particularidades da política pública de preservação em Bauru/SP (1980-2014).

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", Câmpus de Bauru, como requisito final para a obtenção do título de Mestre.

Orientador: Dr. Eduardo Romero de Oliveira

BAURU
2018

Ficha catalográfica

Losnak, Sérgio Ricardo.

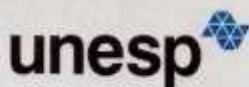
Museus e conselhos participativos como mecanismos de preservação ferroviária: as particularidades da política pública de preservação em Bauru/SP (1980-2014). / Sérgio Ricardo Losnak, 2018. f. 236.

Orientador: Eduardo Romero de Oliveira

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

Preservação. 2. Patrimônio Ferroviário. 3. Museus e Conselhos. I. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação. II. Mestre.

Ata da Defesa



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Bauru



ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE SÉRGIO RICARDO LOSNAK, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO - CÂMPUS DE BAURU.

Aos 15 dias do mês de junho do ano de 2018, às 14:00 horas, no(a) Auditório da Seção Técnica de Pós-graduação da FAAC, reuniu-se a Comissão Examinadora da Defesa Pública, composta pelos seguintes membros: Prof. Assist. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA - Orientador(a) do(a) Curso de Turismo / UNESP Rosana, Prof. Dr. NILSON GHIRARDELLO do(a) UNESP/Bauru / Faculdade de Arquitetura Artes e Comunicação, Professor doutor MARÍLIA XAVIER CURY do(a) Departamento de Museu de Arqueologia e Etnologia / UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, sob a presidência do primeiro, a fim de proceder a arguição pública da DISSERTAÇÃO DE MESTRADO de SÉRGIO RICARDO LOSNAK, intitulada **Museus e Conselhos Participativos como mecanismos de preservação ferroviária: as particularidades da política pública de preservação em Bauru/SP (1980-2014)**. Após a exposição, o discente foi arguido 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.

Prof. Assist. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

Prof. Dr. NILSON GHIRARDELLO

Professor doutor MARÍLIA XAVIER CURY

Dedicatória

*Dedico este estudo aos trabalhadores e
trabalhadoras que participaram da
construção desse patrimônio
chamado ferrovia.*

Agradecimentos

Especialmente ao professor Eduardo, que me orientou incansavelmente e apresentou métodos sobre como pensar o patrimônio ferroviário de forma científica.

À minha família: Camila esposa, companheira e incentivadora; aos meus pais e filhos, agradecendo a colaboração do caçula, que optou por vir ao mundo no meio do processo.

Às instituições de preservação de Bauru, o MFRB e o MHMB, não só pela oportunidade de pesquisar seus acervos como também pelo conhecimento e gentileza de seus profissionais no desenvolvimento de seu trabalho.

Agradecimento especial àqueles que contribuíram e enriqueceram o tema por meio de entrevistas e trocas de e-mail.

Aos participantes da banca de qualificação, Nilson e Marília, que nortearam a finalização deste texto.

À equipe técnica, professores e amigos do PPGARQ.

Aos companheiros de atuação nas questões de preservação na cidade de Bauru: Nei, da Seplan; Marina, do Jurídico; aos professores Fábio Pallota, Ludmila Pauleto, Luiz Claudio, Marcia Nava e Nilson Ghirardello.

Aos companheiros do Projeto Memória Ferroviária, pelas inúmeras reflexões sempre presentes nas visitas técnicas realizadas no Complexo Ferroviário de Bauru, e ao Ewerton Moraes, que elaborou os mapas utilizados neste trabalho.

Ao amigo de trabalho Paulo Folcato, pelas boas conversas sobre as políticas públicas de preservação.

RESUMO

As questões relacionadas à preservação do patrimônio ferroviário no Brasil têm ganhado maior dimensão nas últimas décadas, não só diante da obsolescência tecnológica, mas principalmente devido ao processo de privatização de empresas estatais do setor. As particularidades desta tipologia de patrimônio vêm permitindo múltiplas possibilidades da sua transformação em equipamentos culturais, como museus, centros de documentação e espaços de cultura e de turismo que são viabilizados ou incentivados por meio das políticas públicas de preservação implementadas pela União, estados e municípios. No campo acadêmico verifica-se um reduzido número de trabalhos que investigam as particularidades, práticas, métodos e até mesmo resultados relacionados às políticas públicas que atuam na preservação ferroviária. É diante desse contexto que este trabalho busca caracterizar as práticas das políticas públicas no estado de São Paulo, mais especificamente da cidade de Bauru, tendo como objetos o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural e o Museu Ferroviário Regional. Esses mecanismos de proteção estão presentes em muitos municípios e se tornaram a principal ferramenta de preservação de bens ferroviários. Em termos metodológicos, o trabalho contará com pesquisa bibliográfica exploratória sobre o tema, análise documental e entrevistas com agentes envolvidos no processo. Como resultado, pretende-se chegar à compreensão das diretrizes, conceitos, valores e agentes que atuam na preservação por meio das políticas públicas, indicando-nos o possível método de musealização como prática principal quando se trata do patrimônio industrial ferroviário, não só na cidade de Bauru como também em outros municípios do estado de São Paulo.

Palavras-chave: Preservação. Patrimônio ferroviário. Museus. Conselhos.

ABSTRACT

The issues related to the preservation of railway heritage in Brazil is getting more and more importance in last decades, not only due to the technological obsolescence, but mainly due to privatization process of the companies in the sector. The characteristics of that kind of heritage have allowed many possibilities in its transformation in cultural equipment, such as museums, document center and cultural and tourism spaces that are encouraged by the country, states and cities. There are a few works in academic field that investigate the particularities, practices, methods and even results related to the public policies that act in railway preservation. In this context, this work aims to characterize public policies practices in São Paulo state, more specifically at Bauru city, having as the research object the Council of Defense of Cultural Heritage and the Regional Railway Museum. These protection mechanisms are presents in many municipalities and they became the main tool for the preservation of railway goods. In methodological terms, the research will have exploratory bibliographic research, documentary analysis and interviews with agents related in the process. As a result, we intend to comprehend the guidelines, concepts, values and agents that act in the preservation through public policies, indicating us the possible method of musealization as main practice for the industrial railway heritage, not only in Bauru city, but also in other municipalities in São Paulo State.

Keywords: Preservation. Railway heritage. Museums. Councils.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Site de busca e de registro da área cultural do MinC.....	58
Figura 2 - Municípios paulistas que possuem Conselhos de Defesa do Patrimônio.....	62
Figura 3 - Distribuição espacial dos municípios paulistas que possuem museus.....	76
Figura 4 - Locomotiva nº 1 da Efnob, cedida temporariamente pela RFFSA para compor o acervo do MHPMM.....	90
Figura 5 - Doação da pintura <i>Pátio Ferroviário</i> em óleo sobre tela da artista plástica Angelina Messenberg	90
Figura 6 - <i>Pátio Ferroviário</i> em óleo sobre tela da artista plástica Angelina Messenberg	91
Figura 7 - Prédio da Faculdade de Filosofia, localizado na Avenida Rodrigues Alves Atualmente encontra-se tombado e utilizado pelo Colégio São José.....	92
Figura 8 - Artigo sobre doações das famílias tradicionais da cidade escrito pelo memorialista Gabriel Ruiz Pelegrina.....	93
Figura 9 - Transporte da locomotiva 404 das oficinas da RFFSA ao Bosque da Comunidade	95
Figura 10 - Obras de construção da estrutura expositiva, representando plataforma ferroviária para exposição da locomotiva	95
Figura 11 - <i>Engates Ferroviários Acoplados: Visão Superior</i> , 1978. Glauco Pinto de Moraes. Pintura.....	99
Figura 12 - <i>Barras Vermelhas</i> , 1987. Glauco Pinto de Moraes. Pintura.....	99
Figura 13 - Composição histórica formada pela locomotiva 278, carros dormitórios e de passageiros pertencentes à Efnob	102
Figura 14 - Organograma dos equipamentos culturais da Casa da Cultura.....	108
Figura 15 - Cronologia da Política Pública de Preservação de Bauru.....	113
Figura 16 - Perímetro de proteção do Complexo Ferroviário de Bauru – Condephaat.....	117
Figura 17 - Jardim Público de Bauru, 1940.....	121
Figura 18 - Praça Rui Barbosa, 2017.....	121
Figura 19 - Rua Batista de Carvalho com a Rua Gustavo Maciel, 1930	123
Figura 20 - Rua Batista de Carvalho com a Rua Gustavo Maciel, 2017	123
Figura 21 - Casa dos Pioneiros, residência tombada pelo Codepac e desapropriada pelo executivo.....	126
Figura 22 - Mapa de microrregiões urbanas de Bauru	137

Figura 23 - Ocupação e dispersão do conjunto ferroviário de Bauru, composto pelas três empresas ferroviárias.....	140
Figura 24 - Perímetro do Complexo Ferroviário Central composto por: 1 – EF Sorocabana, 2 – Efnob e 3 – EFC Paulista	141
Figura 25 - Estação Ferroviária de Curuçá/Vila Dutra – Efnob e arredores	142
Figura 26 - Estação Ferroviária Val de Palmas e arredores – Efnob.....	143
Figura 27 - Conjunto Ferroviário Tibiriçá – Efnob e arredores	143
Figura 28 - Conjunto Ferroviário Triagem Paulista – EFCP e arredores	144
Figura 29 - Estação Sorocabana, Bauru.....	145
Figura 30 - Estação Ferroviária Central NOB	147
Figura 31 - Esplanada anexa à Estação Central; ao fundo oficinas da Efnob.....	148
Figura 32 - Estação Ferroviária da Companhia Paulista	151
Figura 33 - Estação Ferroviária de Curuçá.....	152
Figura 34 - Estação Ferroviária de Val de Palmas	153
Figura 35 - Estação Ferroviária de Tibiriçá.....	154
Figura 36 - Residência do Superintendente da Efnob	156
Figura 37 - Matéria divulgando a posse da comissão e suas perspectivas de trabalho .	163
Figura 38 - Recepção da primeira exposição do MFRB	167
Figura 39 - Módulo expositivo da EFCP/Fepasa	168
Figura 40 - Módulo expositivo da RFFSA	168
Figura 41 - Projeto museográfico elaborado pelo Preserfe	172
Figura 42 - Projeto elaborado pelo Preserfe – Diagramação dos suportes expositivos.	173
Figura 43 - Projeto museográfico elaborado pelo Preserfe – Diagramação dos suportes expositivos da Ponte Paraguai, Eurico Gaspar Dutra	174
Figura 44 - Projeto elaborado pelo Preserfe – Diagramação dos suportes sobre “índios pacificados na região da Noroeste”	175
Figura 45 - Vista frontal das instalações físicas do MFRB	176
Figura 46 - Salas expositivas do MFRB, concepção Preserfe	177
Figura 47 - Organograma do MFRB anos 1990	179
Figura 48 - Expografia atual do MFRB.....	188
Figura 49 - Expografia atual do MFRB. Marceneiros e suas ferramentas de trabalho .	189
Figura 50 - Painel expositivo da Praça Kaingang. Aspectos físicos	191
Figura 51 – Logotipos: Efnob, Companhia Paulista e Sorocabana.....	193

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Distribuição de conselhos, por ano e população	64
Tabela 2 - Criação da legislação de preservação, por década, de acordo com a população.....	66
Tabela 3 - Previsão orçamentária da Secretaria de Cultura.....	110
Tabela 4 - Bens tombados até o presente	131
Tabela 5 - Bens ferroviários tombados até o presente	132
Tabela 6 - Bens ferroviários em estudo de tombamento	132
Tabela 7 - Composição do Codepac	136
Tabela 8 - Ano de conclusão dos processos de tombamento	159

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Criação de conselhos, por década	63
Gráfico 2 - Projeção da criação de conselhos até 2019	63
Gráfico 3 - Evolução do número de municípios com museus	75
Gráfico 4 - Evolução do surgimento de museus no estado de São Paulo, por década	79
Gráfico 5 - Evolução do surgimento de museus ferroviários no estado de São Paulo, por década	84

ABREVIATURAS E SIGLAS

AGB – Associação dos Geógrafos Brasileiros

AAMB - Associação dos Amigos dos Museus de Bauru

ABPF – Associação de Preservação Ferroviária

Assenag - Associação dos Engenheiros, Arquitetos e Agrônomos

Ciam – Congresso Internacional da Arquitetura Moderna

Codepac – Conselho de Preservação do Patrimônio Cultural de Bauru

Compphate - Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico, Turístico e Ecológico de Bauru

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

DOM – Diário Oficial do Município

DPPC - Departamento de Proteção ao Patrimônio Cultural

Efnob – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

Fapesp – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo

Fepasa – Ferrovia Paulista

Fepac – Fundo Especial de Promoção de Ação Cultural

IAB - Instituto dos Arquitetos do Brasil

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Ibram – Instituto Brasileiro de Museus

Icomos – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios

IHGSP – Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo

Iphan – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Mercosul – Mercado Comum do Cone Sul

MFRB – Museu Ferroviário Regional de Bauru

MHM – Museu Histórico Nacional

MHMB – Museu Histórico Municipal de Bauru

MHP – Museu Histórico Pedagógico

MHPMM – Museu Histórico Pedagógico Morgado de Matheus

MinC – Ministério da Cultura

Nuphis – Núcleo de Pesquisa e História Gabriel Ruiz Pelegrina

OAB - Ordem dos Advogados do Brasil

ONU – Organização das Nações Unidas

PNC – Plano Nacional de Cultura

Preserfe – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

RFFSA – Rede Ferroviária Federal

Seplan - Secretaria Municipal de Planejamento

Sisem – Sistema Estadual de Museus

SMC - Secretaria Municipal de Cultura

SNJ - Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos

Sphan – Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage

Unesco – Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura

Unesp – Universidade Estadual Paulista

Unicamp – Universidade Estadual de Campinas

USP – Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
PROBLEMÁTICA	28
OBJETIVO	29
OBJETO DE ESTUDO	30
METODOLOGIA.....	33
 CAPÍTULO 1 - POLÍTICAS PÚBLICAS DE PRESERVAÇÃO NOS MUNICÍPIOS PAULISTAS: MUSEUS E CONSELHOS	 39
1.1 POLÍTICA PÚBLICA DE PRESERVAÇÃO.....	41
1.2 A PRESERVAÇÃO NO TERRITÓRIO PAULISTA	47
1.3 DEMOCRACIA PARTICIPATIVA E INDICADORES CULTURAIS	54
1.4 CONSELHOS MUNICIPAIS E MUSEUS PAULISTAS (1990-2014)	60
 CAPÍTULO 2 – A POLÍTICA PÚBLICA DE PRESERVAÇÃO LOCAL.....	 89
2.1 AÇÕES INICIAIS.....	89
2.2 IMPLANTAÇÃO	103
2.3 ATUAÇÃO DOS ÓRGÃOS EXTERNOS: IPHAN E CONDEPHAAT	114
 CAPÍTULO 3 - CONSELHO DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL.....	 119
3.1 PROCESSO DE ORIGEM.....	119
3.2 AS PRIMEIRAS AÇÕES.....	128
3.3 CONJUNTO LEGAL.....	133
3.4 BENS FERROVIÁRIOS PROTEGIDOS.....	139
3.5 PROCESSOS DE TOMBAMENTO.....	144
 CAPÍTULO 4 - MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU.....	 161
4.1 PROCESSO DE CRIAÇÃO DO MFRB.....	161
4.2 PLANEJAMENTO E MONTAGEM DO MFRB.....	169
4.3 GESTÃO E LEGISLAÇÃO DO MFRB.....	177
4.4 MUSEU ATUAL.....	183
 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	 194
 REFERÊNCIAS	 201
 APÊNDICES.....	 218
TERMO DE CONSENTIMENTO.....	218
AMOSTRA DE COLETAS DE DADOS.....	221
CONJUNTO LEGAL.....	223
 ANEXOS.....	 226
FOLDER DA 1ª MOSTRA DO MFRB.....	226
ATA DE INSTALAÇÃO DO MFRB.....	228
ATA 1ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CODEPAC.....	232

**Enquanto o patrimônio tradicional continua sendo
responsabilidade dos Estados, a promoção da cultura
moderna é cada vez mais tarefa de empresas e órgãos
privados.**

Dessa diferença derivam dois estilos de ação cultural.

**Enquanto os governos pensam sua política em termos de
proteção e preservação do patrimônio histórico, as iniciativas
inovadoras ficam nas mãos da sociedade civil, especialmente
daqueles que dispõem de poder econômico para financiar
arriscando (CANCLINI, 2008, p. 89).**

INTRODUÇÃO

Considerando que foi no período da história mais recente do Brasil que a preservação do patrimônio cultural passou ser difundida e institucionalizada de forma planejada pela União, estados e municípios é que podemos compreender as particularidades das ações que nortearam a preservação do patrimônio no país nos dias de hoje. Durante o Estado Novo (1937-1945), o governo de Getúlio Vargas instaurara uma ideologia de Estado Nacional, que se refletiu nas diferentes áreas de atuação do seu governo. No campo da cultura, dá-se início à implantação de uma política pública de proteção do patrimônio histórico nacional pelo reconhecimento de determinada identidade, buscando de forma autocrática e conservadora uma suposta harmonia entre as classes sociais, em vista do reconhecimento do trabalho e do caráter mestiço do povo brasileiro (RUBIM, 2007). Por meio da instituição da figura patrimonial buscavam-se elementos comuns que apresentassem certo grau de pertencimento numa sociedade estratificada e plural, de forma a atribuir significados associados à ideia de nação e de unidade nacional.

Assim passamos a considerar que este seja o marco inicial das políticas públicas para a cultura desenvolvida pelo Estado brasileiro (RUBIM, 2007; BOTELHO, 2007; BARBALHO, 2007), e que a preservação patrimonial, alicerçada basicamente pelo instrumento jurídico do tombamento, se tornou uma ferramenta eficiente na implantação do projeto ideológico do governo da época.

Na esteira dos movimentos da área cultural, provocados pela Semana de Arte Moderna de 1922, com a participação de intelectuais modernistas, como Mário de Andrade o governo federal criou o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

(Sphan), por meio da Lei n. 378, de 1937, no âmbito do então Ministério de Educação e Saúde (BOTELHO, 2007). Inicialmente o órgão foi comandado por Rodrigo de Melo Franco. No mesmo ano por meio do Decreto-lei n. 25 o governo regulamenta e organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, inclusive detalhando o recurso do tombamento.

Este documento legal, em seu Artigo n. 1, traz a definição de patrimônio associado à preservação de “fatos memoráveis da história do Brasil”. Na prática, o órgão federal – Sphan –, responsável pela implantação das políticas de preservação no Brasil, buscou a “preservação do patrimônio pedra e cal, originários da cultura étnica branca e da estética barroca com característica monumental” (RUBIM, 2007, p. 16), fato que pode ser verificado diante do tombamento de diversas igrejas mineiras pela Inspetoria de Monumentos Nacionais (BRASIL, 1934, p. 1), órgão que antecedeu o Sphan, criado no ano de 1934, como também diante dos primeiros tombamentos realizados pelo órgão, como os conjuntos religiosos e fortificações militares no estado da Bahia (IPHAN, 2016). Os bens protegidos demonstram a política pública praticada pela nação, que traz no seu ideário o reconhecimento do patrimônio cultural tangível como elemento significativo para a construção de uma unidade e identidade nacional (CURY, 2002).

Depois de diversas alterações institucionais, a Medida Provisória de nº 752 de 1994, transforma o antigo órgão em Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN, como o conhecemos atualmente.

Lentamente novos conceitos foram sendo incorporados, mas a política desenvolvida pelo órgão federal só se altera de forma significativa diante da promulgação da Constituição de 1988, que de certa forma amplia e aprofunda as práticas e o conceito de preservação no Brasil, e passa a considerar patrimônio cultural os bens materiais e

imateriais que se referem à memória dos diferentes grupos da sociedade brasileira, compreendendo suas formas de expressão; aos modos de viver, criar e fazer; a bens materiais, como obras de arte, objetos, documentos, edificações e espaços destinados às manifestações artísticas e também os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (BRASIL, 1988). Assim, aquele esforço institucional de identidade unívoca cede lugar ao reconhecimento da diversidade plural da memória social do povo brasileiro e atribui não só aos demais entes federativos como também à sociedade civil e à iniciativa privada a prerrogativa de atuar no âmbito do patrimônio cultural.

A ampliação das concepções oficiais sobre o patrimônio cultural avançou substancialmente na primeira década dos anos 2000, quando o Ministério da Cultura (MinC) implementou uma política cultural mais estruturada, que reconheceu a cultura imaterial, organizou uma rede de articulação democrática do setor cultural no país, por meio das Conferências de Culturas, Câmaras Setoriais, tendo como resultado o Plano Nacional de Cultura, e criou o Instituto Brasileiro de Museus (Ibram), que passou a ser responsável pela política nacional de museus.

Somado a essas questões, o patrimônio cultural vem ganhando na atualidade cada vez mais notoriedade em diferentes segmentos, principalmente diante dos novos significados que lhe foram atribuídos pela indústria cultural e do turismo. Esses segmentos movimentam grande quantidade de recursos e, em alguns casos, tornaram-se a principal atividade econômica de alguns municípios e até mesmo de países, que têm no patrimônio cultural o seu maior atrativo. A atuação do poder público no âmbito do patrimônio se intensifica nos anos de 1980, quando novos mecanismos de proteção passam a ser implantados por municípios, que buscaram desenvolver suas próprias políticas de preservação e de gestão do patrimônio cultural local. Mesmo assim há de se

considerar que as políticas públicas para a cultura no país são menos praticadas de forma sistematizada se comparadas com as demais áreas sociais, como a saúde, a educação, a proteção ao menor e ao adolescente (LOSNAK; OLIVEIRA, 2016).

No campo acadêmico, as reflexões acompanharam o desenvolvimento desta política, ampliando as pesquisas relacionadas à patrimonialização, gestão, conservação, requalificação, restauro, apropriação e usos dos bens. O número cada vez maior de eventos acadêmicos, organizados por universidades e instituições de preservação, tem incentivado a produção de trabalhos que se caracterizam pela diversidade do objeto de análise e de recortes que proporcionam, ainda de forma gradual, o reconhecimento das práticas de preservação no país.

Outras ações que têm contribuído para a ampliação das práticas preservacionistas estão associadas às recomendações e acordos elaborados por instituições e comitês internacionais e nacionais, como Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (Unesco), Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (Icomos), Congresso Internacional da Arquitetura Moderna (Ciam), Conselho Internacional de Museus (Icom), Organização das Nações Unidas (ONU) e Mercado Comum do Cone Sul (Mercosul).

São muitos documentos elaborados a partir da Carta de Atenas de 1931. Somente o Iphan (2017) disponibiliza para pesquisa 48 destes, como a Carta do Turismo Cultural, elaborada pelo Icomos em 1976, com o objetivo de salvaguardar e conservar o patrimônio diante da atuação da indústria do turismo; a Declaração do México de 1985, que define diretrizes para as políticas culturais, inclusive no campo do patrimônio; a Carta de Nizhny Tagil, que trata do patrimônio industrial, e outros. No Brasil, o Compromisso de Brasília, de 1970, realizado com os governadores de estado, no qual assumem a sua função de

proteger e incentivar a pesquisa e inventários do patrimônio histórico. O Compromisso de Salvador, realizado no ano seguinte pelo Ministério de Educação e Cultura e Iphan, traz inúmeras recomendações, associadas à legislação específica de preservação, viabilidade de usos de bens tombados e o incentivo do turismo como possibilidade econômica para o patrimônio cultural.

O que se observa é que esses documentos acabam sendo utilizados como referência por muitos governos na elaboração de suas políticas públicas, por exemplo, os conceitos e características trabalhados pelo Sphan, e o mecanismo de tombamento implantado no início da década de 1930 pelo governo de Getúlio Vargas, que apresentam convergências com as recomendações trazidas pela Carta de Atenas de 1931, no que se refere à valorização dos bens com característica monumental.

Mas é diante do contexto atual que se pode observar que o patrimônio cultural se caracteriza pela ambiguidade. De acordo com Canclini (2008), de um lado estão os cientistas, tecnólogos e empresários que apresentam à sociedade seus projetos inovadores e, de outro, seus possíveis “clientes”, que resistem de certa forma à modernidade. Dessa situação impera a relação de convencimento, de legitimação. Os modernizadores precisam convencer seus “clientes” de que determinadas memórias serão preservadas e incorporadas à vida contemporânea, ao mesmo tempo que renovam a sociedade e prolongam as tradições por meio de projetos modernos, tendo como princípio a apropriação do patrimônio histórico e das tradições populares.

O patrimônio cultural está distante dos debates relativos à modernidade. Segundo Canclini (2008), os usos sociais do patrimônio na América Latina basicamente ficam restritos aos especialistas do passado, como arqueólogos, museólogos, historiadores e restauradores, tornando-se o campo ideal para a sobrevivência da ideologia dos setores

tradicionalistas, preservacionistas e conservadores para a manutenção e instituição do patrimônio, como esclarece o autor.

Esse conjunto de bens e práticas tradicionais que nos identificam como nação ou como povo é apreciado como um dom, algo que recebemos do passado com tal prestígio simbólico que não cabe discuti-lo. As únicas operações possíveis – preservá-lo, restaurá-lo, difundi-lo – são as bases mais secretas da simulação social que nos mantém juntos (CANCLINI, 2008, p. 160).

Na perspectiva levantada por Canclini (2008) sobre os usos sociais do patrimônio, Choay (2006) destaca a dupla função que atualmente o patrimônio cultural ou o monumento adquire diante das perspectivas desenvolvidas pela indústria cultural – de um lado, as obras que possibilitam o saber e o prazer, colocadas à disposição de todos; e, de outro, os produtos culturais, fabricados, produzidos e distribuídos para ser consumidos. Essa situação, segundo a autora, ocorre diante de uma mutação do valor de uso para o valor econômico, mediante o que ela denomina “engenharia cultural”, sistema empreendedor praticado pela iniciativa privada e incentivada pelo poder público.

Porém, como forma de interpretação do tema, não podemos reduzir o pertencimento e a apropriação do patrimônio cultural à perspectiva dos conflitos inerentes às sociedades de classe, como esclarece Canclini (1994). As sociedades não se desenvolvem exclusivamente somente por meio do capital cultural hegemônico, nem por aquele gerado pelas classes dominadas. Segundo o autor, o patrimônio deve ser entendido como um espaço de disputa econômica, política e simbólica entre os agentes sociais, que são representados pelo setor privado, Estado e movimentos populares.

A instituição do patrimônio na perspectiva da “disputa” dos diferentes agentes pode ser identificada de forma mais clara no espaço urbano. Segundo Choay (2006), as transformações às quais as cidades antigas foram submetidas durante o processo de industrialização diante dos novos modos de produção, originado pelas novas tecnologias,

provocaram alteração nos modos de vida e o surgimento do que conhecemos como patrimônio urbano. De acordo com a autora, o conceito de patrimônio urbano está vinculado à dialética da história e da historicidade das cidades antigas por meio de três características. A primeira está associada à figura memorial, na dimensão do monumento histórico – mesmo considerando que as cidades não foram construídas como monumentos, no presente recebem tal representação. A segunda está associada à sua figura histórica, em que a cidade se caracteriza pelo seu pertencimento a determinado passado, não se insere no presente, deixa de ter função, mas sua beleza plástica permanece e é considerada. A terceira característica considera a dimensão museal do patrimônio, coloca a cidade antiga fora do circuito da vida cotidiana, é considerada frágil e por isso musealizada, e ao se tornar histórica, distancia-se da sua historicidade.

Ampliando os conceitos sobre patrimônio urbano, Ulpiano Meneses (1978) contribui para a compreensão da dualidade cidade-patrimônio quando parte da ideia de que a cidade deve ser considerada como um bem cultural, espaço de pertencimento que atenda às necessidades de identidade e do cotidiano. O autor afirma ainda que o conceito de patrimônio ambiental urbano foi construído por meio da evolução histórica, partindo do objeto monumental, ampliando os conceitos de centro histórico para território urbano. O patrimônio ambiental urbano adquire o significado de espaço das práticas de vida, onde a cultura é inserida e considerada como a matriz de todo o processo da atividade humana (MENESES, 1978).

É diante da perspectiva de Meneses (1978) que podemos considerar que o patrimônio ambiental urbano é o resultado das práticas de vida dos diferentes grupos humanos, construído diante do processo natural de evolução das sociedades, tendo a temporalidade e as particularidades identitárias como os principais elementos que o constituem, e as cidades como o espaço de sua constituição e atuação.

Na perspectiva do espaço urbano atuando como suporte do patrimônio, verifica-se que a Constituição de 1988 e o Sistema Nacional de Cultura se colocam como principais fatores que, em momentos diferentes, estimularam a implantação de políticas públicas pelos governos municipais (LOSNAK; OLIVEIRA, 2016), baseadas na criação de museus, conselhos participativos e do recurso do tombamento.

Partindo da premissa de que os bens culturais têm suas demandas originadas no município, e com o passar do tempo esses bens vão adquirindo atribuições e sentidos simbólicos por parte da sociedade local e pela falta de políticas federal e estadual que atendam às perspectivas locais, é que os municípios cada vez mais buscam desenvolver mecanismos que garantam a preservação da sua própria história. Assim, consideramos que este seja um cenário adequado para se identificar como as políticas públicas são criadas, implantadas e atuam no contexto da preservação, tendo a especificidade do patrimônio industrial ferroviário urbano como objeto desta pesquisa.

As práticas de preservação institucional do patrimônio industrial se originaram na Inglaterra. O país possui elementos precursores do processo de industrialização por todo o seu território. Por isso, essa ênfase histórica na própria industrialização o tornou local fecundo para o surgimento das primeiras estratégias e organização quanto à preservação desta recente tipologia de patrimônio (PALMER; NEAVERSON, 1998). Segundo a mesma autora, foi a criação do Committee on Industrial Archaeology, no ano de 1959, que possibilitou o início da política nacional de preservação industrial com o objetivo de catalogar e preservar os primeiros vestígios industriais pertinentes à Revolução.

A respectiva política pública ganhou maior notoriedade quando a sociedade se organizou para tentar impedir, sem resultados, a demolição da Estação Ferroviária de Euston, em Londres, no ano de 1962. Segundo Kühl (1998), desde então as questões

ligadas à preservação do patrimônio industrial têm se difundido por todo o mundo, principalmente no campo acadêmico.

O tema tem ganhado cada vez mais atenção internacional e no Brasil. No ano de 1978 foi criado o The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), que no ano de 2003 elaborou o documento intitulado Carta de Nizhny, estabelecendo conceitos e diretrizes para a preservação industrial. O documento oficial do Iphan, elaborado por Kühl (2016), ressalta a criação recente no Brasil de um comitê local da referida instituição internacional.

Segundo a Carta de Nizhny Tagil (ICOMOS, 2003), consideram-se patrimônio industrial os vestígios da cultura industrial, compreendendo: edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (ICOMOS, 2003, s.p.).

As relações pessoais proporcionadas pelos locais de trabalho, dentro ou fora dele, devem ser consideradas tanto quanto os vestígios materiais. Segundo as orientações do TICCIH, tanto o homem como a mulher, diante de suas relações sociais cotidianas proporcionadas pelo universo do trabalho, devem ser objeto de estudo junto com os demais elementos que constituem o patrimônio industrial.

Segundo Kühl (2008), a arquitetura industrial é um campo de estudo bastante amplo e complexo, pois está relacionado ao conjunto material resultado do processo de industrialização, que pode ser dividido entre as estruturas que compõem o conjunto industrial e as construções decorrentes do processo de industrialização, ou seja, aquelas

com ligação indireta ao sistema produtivo, como mercados, viadutos, caixas d'água etc.

[...] os “monumentos da industrialização” se referem não apenas à arquitetura dos edifícios relacionados com as unidades de produção, mas se volta a todo o complexo de edifícios que pode compor um conjunto industrial – fábrica, residência, enfermaria, escola etc. – além de abarcar unidades de produção de energia e meios de transporte, ademais concerne também a edifícios pré-fabricados, que são frutos do processo de industrialização (KÜHL, 2008, p. 45).

A complexidade e abrangência das questões associadas ao patrimônio industrial, de caráter interdisciplinar e transversal, tem se tornado objeto de estudo de várias áreas do conhecimento. Em seus trabalhos sobre a arqueologia industrial ferroviária no estado de São Paulo, Juan Cano Sanchiz (2015, 2016) destaca o papel da arqueologia histórica que representou a “nova arqueologia”, tendo início na segunda metade do século XX, (MAJEWSKI; GAIMSTER, 2009 apud CANO SANCHIZ, 2015, p. 100). De acordo com o arqueólogo industrial, o uso de métodos arqueológicos como ferramentas para a compreensão dos processos tecnológicos praticados pela ferrovia no Brasil devem ser associados e correlacionados com outras técnicas proporcionadas por outras disciplinas e fontes, principalmente pelo fato de que esta tipologia de patrimônio se constitui com características econômicas globalizadas. Segundo o autor (CANO SANCHIZ, 2015), os estudos relacionados ao patrimônio ferroviário no Brasil devem observar a origem da política nacional de transporte ferroviário, constituída pela transferência de técnicas, tecnologias e máquinas de países industrializados e precursores deste tipo de transporte.

As discussões pertinentes ao patrimônio industrial no Brasil surgem mais recentemente no início da década de 1970 (AZEVEDO, 2010). Apesar de ser algo recente, observa-se o mesmo caminho percorrido pelas demais tipologias de patrimônio, prevalecendo inicialmente a preservação arquitetônica monumental de grandes estruturas isoladas e, mais recentemente, agrega-se a ideia do conjunto e da inserção dos elementos

imateriais. Essa situação pode ser verificada quanto ao patrimônio ferroviário, pois a preservação tem se restringido, na maioria das vezes, às estações, em detrimento das demais estruturas que proporcionam o funcionamento destas, além da negligência na preservação dos elementos imateriais associados às tecnologias, ao modo de produção e de vida dos trabalhadores.

O início da preservação ferroviária no Brasil, conforme esclarece Oliveira (2013, p. 680), tem como marco o decreto do presidente Getúlio Vargas em 1954, pelo qual o Iphan passa a proteger e transforma em “monumento nacional” a locomotiva nº 1, a vapor, conhecida como *Baroneza* e o “trecho ferroviário de 14 quilômetros entre o antigo porto de Mauá e a parada Fragoso/RJ”, considerado como a primeira linha férrea que entrou em funcionamento no Brasil. Esse tombamento pode ser considerado como o início de uma política pública de preservação ferroviária, conforme esclarece Oliveira (2013), pois não se tratou de um fato isolado, veio no conjunto de ações planejadas diante da comemoração ao centenário da ferrovia no Brasil, provocando o sentimento nacional de setores ligados ao trabalho da ferrovia, do Estado e de ferroviaristas na preservação do sistema de transporte que se tornou símbolo do “progresso nacional”, representado nas ações de seu precursor, Barão de Mauá.

No estado de São Paulo, o surgimento do sistema ferroviário está associado ao capital agrário, oriundo da produção cafeeira e das relações comerciais ligadas à sua produção, segundo Grandi (2013). Essa parceria proporcionou o surgimento de uma extensa malha ferroviária, cujas margens foram sendo ocupadas por uma significativa diversidade de estruturas físicas de relevância arquitetônica, demonstrando a dimensão da indústria do transporte ferroviário que se implantou no estado. Segundo Kühl (2008), as companhias ferroviárias procuravam, por meio de seus edifícios, mostrar sua “identidade” e sua superioridade em relação às demais, utilizando a arquitetura de suas

estações para demonstrar seu poder econômico e de trabalho.

Outra questão que deve ser destacada é que a arquitetura industrial ferroviária empregada no estado de São Paulo é um exemplar testemunhal do modo de produção cafeeiro paulista (OLIVEIRA, 2010a). Portanto, o seu processo de transformação em patrimônio, ocorrido por meio das políticas públicas do governo do estado, via Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat), buscou consolidar a identidade progressista paulista, proporcionada inicialmente pela cafeeicultura e, mais tarde, pela industrialização. Assim, é por meio desse binômio que a política de preservação ferroviária, reduzida ao mecanismo de tombamento e musealização, tornou-se o principal método utilizado também pelos municípios paulistas.

No campo acadêmico, a questão da preservação ferroviária tem proporcionado novos e importantes estudos que vêm contribuir e complementar a presente pesquisa. Inicialmente há de se destacar o trabalho interdisciplinar desenvolvido pelos pesquisadores nacionais e internacionais do Projeto Memória Ferroviária¹, que tem proporcionado significativas pesquisas na área.

Também trabalhos recentes, como o estudo sobre o Museu Ferroviário de Pelotas, realizado por Bemvenuti (2016), que se aprofundou nos documentos do Preserfe, mesmo através de seu olhar museológico, nos auxiliou na compreensão do processo de origem do MFRB, que muito se assemelha ao museu estudado pela pesquisadora. Há ainda o

¹ O Projeto Memória Ferroviária – Perspectivas Interdisciplinares de Registro e Ativação do Patrimônio Industrial foi criado no ano de 2012 e conta com o apoio da Fapesp. Atualmente se encontra em sua segunda fase, mediante a busca e experimentação de novas metodologias de registro, diretrizes de preservação e instrumentos de ativação do patrimônio industrial, a partir de perspectivas metodológicas multi e interdisciplinares. Atua por meio da investigação de diferentes recortes sobre o patrimônio ferroviário do estado de São Paulo e está sob a coordenação do professor Eduardo Romero de Oliveira, que vem há anos pesquisando os mecanismos e as políticas de preservação ferroviária. www.projetomemoriaferroviaria.wordpress.com.

trabalho de Lucina Matos (2015), que se dedicou a estudar a construção da memória da ferrovia e o papel da RFFSA e das entidades preservacionistas nesse processo. Também existem contribuições no âmbito arquitetônico, em que as edificações ferroviárias da Efnob são objetos de estudo de Ludmila Pauleto (2006), que apresenta sua perspectiva teórica na proteção e requalificação do patrimônio de Bauru.

Quanto ao recurso do tombamento praticado pelo conselho estadual de preservação, Moraes (2016), em seu trabalho intitulado *Os tombamentos ferroviários no estado de São Paulo*, destaca as diretrizes, conceitos e procedimentos que nortearam as ações do Condephaat na capital e no interior, contribuindo assim para entender as semelhanças e diferenças existentes em relação ao conselho local, no que se refere ao tombamento e à gestão participativa.

Importante destacar que as práticas de preservação do patrimônio ferroviário realizadas pelo Condephaat não se restringiram somente ao arquitetônico monumental. De acordo com Oliveira (2010a), com o passar do tempo o Conselho foi ampliando seu entendimento quanto aos valores a serem considerados para a preservação, somando ao arquitetônico os valores relacionados aos fatores histórico, ambiental, urbano, urbanístico, industrial e paisagístico.

Mesmo assim, são muitos os desafios que o patrimônio ferroviário encontra no Brasil. Um dos principais está relacionado ao processo de privatização e concessão das ferrovias implantado pelo governo federal no final da década de 1990 (MARTIN, 2002), conforme esclarece Oliveira (2010b).

[...] desde a dissolução da RFFSA, entre os anos 1999 e 2007, tornou-se precária a gestão, fiscalização e manutenção de vários bens móveis e imóveis, além dos acervos das empresas férreas incorporadas na FEPASA. Além disso, há edificações que não são utilizadas pela empresa concessionária e estão abandonadas, como prédios de estações e oficinas. Apesar dos esforços dos

órgãos e pessoas envolvidas na liquidação da empresa, a partir de 1999, a sua desativação deixou sem cuidados a parte da infraestrutura existente e não arrendada (OLIVEIRA, 2010b, p. 201).

A política nacional de transporte buscou abrir o mercado para a participação da iniciativa privada, ocasionando a determinados trechos ferroviários a falta de investimentos e, conseqüentemente, o abandono de grande parte da estrutura existente. Em muitas cidades do interior paulista, a obsolescência e a falta de uso das estruturas ferroviárias significou degradação urbana, principalmente na região central, onde a ferrovia é mais presente.

PROBLEMÁTICA

É diante desse contexto que este trabalho irá discorrer sobre as características das políticas públicas de preservação do patrimônio ferroviário no estado de São Paulo, tendo como referência os mecanismos de preservação mais praticados nos municípios paulistas. Com base nos indicadores culturais elaborados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – Pesquisa de Informações Básicas Municipais, Suplemento de Cultura (IBGE, 2015), foi possível identificar que os mecanismos que mais se difundiram a partir de 1988 nas cidades do interior paulista foram os museus e os conselhos democráticos de participação social (LOSNAK; OLIVEIRA, 2016).

Diante do contexto da maior presença dessas instituições nas políticas municipais de preservação ferroviária e das questões acima colocadas, foram escolhidos como objetos de estudo o Museu Ferroviário Regional de Bauru (MFRB) e o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru (Codepac). Trata-se de estruturas já consolidadas na preservação de bens ferroviários, que surgem como política pública no final da década de 1980 e início da de 1990, em uma cidade de médio porte localizada no centro do estado, e que teve no passado uma significativa atuação do governo federal na implantação de

políticas de transporte. A seleção das instituições também se deu diante da relevância da indústria ferroviária local, implantada pelas companhias ferroviárias Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (Efnob), Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) e Estrada de Ferro Companhia Paulista (EFCP), que tiveram papel considerável no processo de construção da paisagem urbana e na vida de muitas pessoas que, de alguma forma, tiveram relação próxima com a indústria ferroviária local.

É a partir desse contexto que se coloca a problemática desta pesquisa. Em que contexto histórico da indústria ferroviária, da cidade e do estado surgiram as políticas de proteção em Bauru? Que diretrizes foram adotadas? Que atores participaram desse processo? Qual é a relação existente com as políticas federal e estadual? Quais são as características dos programas e das ações de preservação ferroviária na cidade?

A administração municipal da cidade de Bauru passou a atuar de fato na proteção do patrimônio industrial ferroviário por volta do final dos anos 1980, período que podemos considerar como sendo o início dessas políticas. Para tratar dessas questões, elegemos um tema que perpassa as duas instituições objetos: as ações realizadas pelas instituições municipais na proteção do patrimônio ferroviário em Bauru.

OBJETIVO

De modo mais explícito, este trabalho busca identificar, compreender e discutir como surgem e atuam as políticas públicas de preservação do patrimônio ferroviário na cidade de Bauru, contextualizando-as com as políticas nos níveis estadual e federal.

Tendo como referência a problemática e os objetivos apresentados, podemos apontar que as hipóteses desta pesquisa estão associadas aos programas que deram origem às políticas públicas de preservação ferroviária, como a implantação do MFRB em 1989 e com a criação do Codepac em 1992. Ainda podemos sugerir que a política praticada por

meio desses dois programas veio atender às demandas de grupos organizados da sociedade local, apresentando o tombamento e a musealização do patrimônio como os principais mecanismos de proteção, tendo como referências as diretrizes, os conceitos e os valores praticados nos níveis estadual e nacional.

OBJETO DE ESTUDO

A cidade de Bauru possui particularidades relativas à sua formação recente, no final do século XIX, associada ao desbravamento do sertão do Oeste Paulista e da instalação de um complexo industrial ferroviário (GHIRARDELLO, 1992, p. 85). Como frente e suporte para a ocupação do Oeste, Bauru tornou-se “chão de passagem” (SANT’AGOSTINHO, 1995, p. 8), principalmente pela construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (Efnob) em 1905, que parte de Bauru e chega à cidade de Corumbá, estado de Mato Grosso do Sul, divisa territorial com a Bolívia, como também pela chegada dos trilhos de mais duas ferrovias que ligavam a cidade ao Porto de Santos – a Estrada de Ferro Sorocabana (1904) e a Estrada de Ferro da Companhia Paulista (1911) (SILVA, 1957). A cidade de Bauru² abriga edificações expressivas com estilos variados, como eclético, *art déco* e moderno, pertencentes ao patrimônio industrial ferroviário (SALCEDO, 2011), como também edificações construídas com a finalidade de atender às demandas indiretas relativas ao transporte ferroviário, como armazéns, hotéis, estabelecimentos comerciais e outros.

Uma das primeiras ações de preservação ferroviária no município surge com a criação do Museu Ferroviário, por meio da Lei Municipal n. 1.425, de 1969, que atribuía

² Localizada na região central do estado, atualmente possui cerca de 370 mil habitantes, segundo estimativa realizada pelo IBGE (2017). Sua economia está baseada no comércio e em serviços, tendo sua produção rural atrelada ao agronegócio e à produção familiar.

à prefeitura municipal a prerrogativa de “fiscalizar” o futuro museu, o qual se destinava a “acolher e preservar material ferroviário para exibição ao público” (BAURU, 1969). Houve um hiato de 20 anos entre a promulgação da referida lei, em 1969, e a abertura do MFRB ao público, no ano de 1989 (DIÁRIO DE BAURU, 1989).

Como modelo de gestão do futuro museu, foi criado o Conselho Deliberativo Tripartite, por meio do Decreto Municipal n. 4.912, de 1987 (BAURU, 1987). O Conselho detinha significativa autonomia e era composto por representantes da prefeitura municipal, Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e Ferrovia Paulista (Fepasa). O embrião do acervo museológico foi sendo composto por objetos de pequeno porte, fotografias e mapas. Mais tarde, foram incorporadas peças de grande porte, como locomotivas, vagões e ferramentas, como também documentos administrativos e de pessoal relativos à Efnob, basicamente oriundos das empresas ferroviárias e de doações de ferroviários (DIÁRIO DE BAURU, 1986).

Foi na primeira edificação construída na cidade para abrigar o escritório administrativo da Efnob que o MFRB foi instalado desde a sua inauguração, localizado ao lado da Estação Ferroviária Central (JORNAL DA CIDADE, 1989)³. Contando com um projeto museológico elaborado e implantado pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe⁴) (PELEGRINA; BASTOS, 2015), o MFRB teve como objetivo salvaguardar a memória ferroviária das três companhias ferroviárias que atuavam na cidade. Atualmente, o MFRB é gerenciado exclusivamente pela

³ O prédio, considerado histórico, foi recuperado, mantendo-se as características originais para receber a parte expositiva e administrativa do MFRB.

⁴ O Preserve – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico foi instituído por meio da Portaria n. 292, de 24 de abril de 1980, pelo Ministério do Trabalho e tinha como objetivo preservar a história da tecnologia dos diferentes modais de transporte existentes no Brasil. No ano de 1988, a RFFSA incorporou a proposta de forma mais pragmática e criou um setor específico na sua estrutura administrativa com o objetivo de realizar a preservação histórica de suas ferrovias, órgão que foi denominado Preserfe (MATOS, 2015).

prefeitura municipal e desenvolve programas relacionados a visitas à exposição de longa duração, atendimento à pesquisa documental e atividades de ação cultural e educativas (BAURU, 2016).

Podemos destacar características do MFRB que o tornam relevante como objeto de estudo. A primeira está relacionada ao seu acervo, composto por uma diversidade de artefatos e documentos que representam os diferentes processos do trabalho ferroviário, demonstrando a significância nacional do parque ferroviário local. Outra característica que se destaca é a ocupação, por parte do museu, de edificações construídas originalmente para atender às atividades administrativas das companhias ferroviárias e da Estação Central como espaço expositivo de locomotivas, carros e vagões. Por sua forma alternativa de ocupação das edificações ferroviárias, que perderam suas funções originais, observa-se que estas readquiriram sua inserção no cotidiano da vida das pessoas que frequentam o centro da cidade e as próprias atividades do museu.

A segunda instituição objeto de estudo deste trabalho, e que atua desde sua formação na proteção de bens ferroviários, é o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru. Considera-se que o Codepac seja o principal programa de preservação do patrimônio cultural implantado pelo município⁵. Com o tempo, passou por diversas adequações e se encontra em vigor até o presente. A lei que cria o Codepac estabelece os objetivos do programa e confere ao conselho o papel de “definir” a política pública de defesa do patrimônio cultural da cidade.

Aos conselheiros, representantes da administração municipal, universidades e entidades de classes são atribuídas competências relacionadas ao estudo, coordenação e execução das ações públicas que atuam na preservação⁶. O tombamento é a principal

⁵ Criado pela Lei Municipal n. 3.486, de 1992, o projeto de lei teve a iniciativa do legislativo.

⁶ O Codepac tem caráter consultivo, ou seja, a efetivação das decisões é de competência do executivo ou

ferramenta para garantir a preservação de bens móveis e imóveis, no que diz respeito à sua “história, folclore e arquivologia”, e se forem revestidos de “valores artístico-culturais”, também se garante a proteção das áreas envoltórias e de conjuntos arquitetônicos (BAURU, 1992). Até o presente, o conjunto de imóveis tombados pelo Codepac está associado às atividades ferroviárias, comerciais, de ensino, moradia, hospedagem, religiosas e de serviços pertinentes à administração pública (CODEPAC, 2016). Os bens ferroviários se mostram mais expressivos no rol de bens tombados, quer por sua quantidade, pela grandiosidade das construções arquitetônicas ou por sua interferência na paisagem urbana.

Portanto, consideramos que uma análise mais apurada das ações praticadas tanto pelo MFRB como pelo Codepac, por suas particularidades, possa atender às perspectivas relacionadas à problemática apresentada por este trabalho, diante de seus objetivos, que visam compreender as dinâmicas relacionadas às políticas públicas de preservação do patrimônio ferroviário.

METODOLOGIA

A metodologia utilizada neste trabalho parte do conhecimento interdisciplinar que permeia a arquitetura, o urbanismo, a geografia e a história. O método é exploratório e utiliza recursos como a pesquisa bibliográfica, documental, entrevistas e estudo de caso (GIL, 2008).

A parte inicial da pesquisa ateve-se à revelação do tema. Nessa fase buscou-se identificar e conhecer as produções bibliográficas. Obras clássicas de autores internacionais como Le Goff (1990), Canclini (1994, 2008), Choay (2006), Lowenthal (2009), Ballart (1997), Ballart e Tresseras (2001), e nacionais, como Ulpiano Meneses

(1978) e Beatriz Kühl (1998, 2008, 2016), deram respaldo teórico para o desenvolvimento de pesquisas sobre o tema.

Obras acadêmicas, como dissertações, teses, artigos científicos e outras publicações realizadas por instituições da área de preservação, foram identificadas por meio dos repositórios virtuais disponibilizados pelas três principais universidades públicas do estado de São Paulo – Universidade Estadual Paulista (Unesp), Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e Universidade de São Paulo (USP) – e também do Iphan. Esse procedimento foi realizado por meio do sistema de busca das seguintes palavras-chave: preservação; patrimônio histórico; política pública; patrimônio industrial; museus; conselhos de preservação e política pública de preservação. Essas produções proporcionaram conhecimento do panorama atual da produção acadêmica, possibilitaram o domínio das especificidades relacionadas à preservação, subsidiaram a elaboração das ideias e reflexões e, por fim, nortearam a escolha do tema da pesquisa.

Somado a isso buscou-se desenvolver um método que proporcionasse identificar os principais mecanismos de preservação praticados no estado de São Paulo. Em particular, procurou-se obter dados gerais sobre a criação e gestão dos museus e conselhos participativos no estado, por meio de indicadores culturais disponibilizados por instituições: IBGE, Suplemento de Cultura do Perfil dos Estados e Municípios Brasileiros, 2014 (IBGE, 2015); *Museus em números* (IBRAM, 2011a), publicação realizada pelo Instituto Brasileiro de Museus e informações do Sistema Estadual de Museus (Sisem) (SISEM, 2016).

De forma geral, os três indicadores trazem informações sobre os museus, porém se diferem quanto aos conceitos e métodos utilizados. Para citar um exemplo, o Ibram considera museus os parques ambientais e sítios virtuais, situação na qual as outras

instituições não comungam. Quanto aos conselhos de preservação, somente o IBGE traz esse tipo de informação. Foi diante dessa realidade que optamos por utilizar o Suplemento de Cultura do Perfil dos Estados e Municípios Brasileiros, 2014 (IBGE, 2015). Esse levantamento de dados foi realizado pelos municípios com supervisão do IBGE, que traz consigo um detalhado conteúdo de informações culturais sobre os municípios.

Os números demonstraram que os museus e os conselhos tornaram-se os recursos mais utilizados para a preservação pelos municípios paulistas, transformando-se assim em objetos de significativa pertinência para compreender como atuam as políticas públicas de preservação. Foi a partir desses resultados que foram definidos os objetos desta pesquisa.

Com essas informações, buscou-se espacializar as duas instituições por meio de mapas, com o objetivo de compreender visualmente como foram e estão distribuídas, e possibilitar a reflexão sobre os fatores geográficos, econômicos e sociais que, de alguma forma, caracterizam o conjunto de municípios que apresentam essas instituições.

Com base nesses elementos, procurou-se contextualizar o surgimento e o processo de origem dessas duas instituições no estado, tendo como referências bibliográficas estudos sobre museus realizados por Simona Misan (2008) e Marly Rodrigues (1999), que abordam o processo de evolução do conselho estadual de preservação.

O papel dos conselhos como prática democrática de participação social no Brasil foi compreendido por meio da produção acadêmica de Oliveira e Pereira (2010), que descreve a trajetória, seus modelos e o papel na elaboração e acompanhamento das políticas públicas. Para substanciar o contexto da preservação no Brasil, a produção de Fonseca (2005) detalha a trajetória das instituições públicas e suas práticas. Quanto ao contexto no estado de São Paulo, utilizaremos como referência o livro produzido pelo

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT, 1998) e a substancial interpretação feita deste por Rodrigues (1999).

Quanto às questões relacionadas aos museus, podemos distingui-las em três principais temas. O primeiro está associado aos conceitos relacionados à museologia, tendo como referência a Coleção Museologia, produzida originalmente pela Comissão de Museus e Galerias do Reino Unido (2001), *Conceitos-chave de museologia* (DESVALLÉS; MAIRESSE, 2013) e publicações realizadas pelo Ibram e Sisem. A criação dos museus no estado de São Paulo tem no trabalho de Simona Misan (2008) o suporte para a contextualização do museu estudado. Em relação às questões relacionadas à musealização do patrimônio industrial, os trabalhos realizados pela professora Marília Xavier Cury (2009, 2015a; 2015b) contribuíram muito para a compreensão da gestão do patrimônio e dos processos internos praticados em museus. E, por último, o tema museus ferroviários, que é analisado dentro das perspectivas apresentadas por Oliveira (2011), Matos (2015) Bemvenuti (2016) e Pelegrina e Bastos (2015).

A segunda fase desta pesquisa, num contexto mais geral, que tem como objetivo descrever a trajetória da política pública de proteção em Bauru, deu-se por meio da identificação das legislações que tratam da proteção do patrimônio ferroviário a partir do exame dos planos diretores de 1980 e 2008, da lei orgânica do município e das legislações que regulamentam e disciplinam o funcionamento das duas instituições objetos, buscando as seguintes características: conceitos (valores); argumentos (justificativa); metas (aonde se vai chegar); diretrizes (meios para se chegar) e ações (como se chegar). Somado a isso, identificou-se como ocorreu o surgimento do Codepac e do MFRB, sistematizando toda a legislação, analisando o processo que deu origem a ambos e utilizando pesquisas em jornais nos respectivos períodos de criação. Essa fase foi realizada por meio de diversas

tipologias documentais nos arquivos do MFRB, Museu Histórico Municipal de Bauru (MHMB), Secretaria dos Negócios Jurídicos e na Câmara Municipal.

Outra tipologia documental pesquisada está relacionada aos processos de tombamento de bens imóveis ferroviários, os quais abarcam todos os procedimentos, critérios e decisões utilizados para a preservação destes.

Matérias publicadas em periódicos locais, como o *Jornal da Cidade* e o *Diário de Bauru*, complementam as informações. Mas são as entrevistas que esclareceram muitos pontos para a compreensão da política pública local, como a do vereador Veríssimo Barbeiro, proponente do projeto de lei, Nilson Ghirardello, Lidia Possas, João Francisco, Yvonir Aires, professores e conselheiros que participaram e vivenciaram a implantação da preservação nos anos de 1980, e de funcionários do MFRB, como Gilson Aude e a museóloga Luiza Barbosa. Ainda há as esclarecedoras trocas de e-mails, com Telma Lasmar e Ricardo Bogus, representantes do Preserfe e da Fepasa que participaram da concepção do MFRB.

A presente dissertação foi elaborada em quatro capítulos. O primeiro traz uma discussão teórica sobre as questões patrimoniais, identificação do histórico das políticas no estado de São Paulo e a identificação dos principais mecanismos de proteção praticados pelas cidades paulistas. O segundo capítulo apresenta as ações, programas e iniciativas que antecederam e contribuíram para a implantação de uma política pública para a preservação ferroviária na cidade. O terceiro e quarto capítulos tratam especificamente do objeto de estudo local, trazendo as particularidades do Codepac e do MFRB, respectivamente.

Se o patrimônio é interpretado como repertório fixo de tradições, condensados em objetos, ele precisa de um palco-depósito que o contenha e o proteja, um palco-vitrine para exibi-lo.

O museu é a sede cerimonial do patrimônio, o lugar em que é guardado e celebrado, onde se reproduz o regime semiótico com que os grupos hegemônicos o organizaram

(CANCLINI, 2008. p. 169).

CAPÍTULO 1. POLÍTICAS PÚBLICAS DE PRESERVAÇÃO NOS MUNICÍPIOS PAULISTAS: MUSEUS E CONSELHOS

A prática institucional da cultura no Brasil começa a ser esboçada ainda no período colonial, quando da chegada de D. João VI juntamente com a família real portuguesa. Porém, ela se solidifica de forma lenta e isolada, por meio de ações específicas, como a criação da Biblioteca e Museu Real Nacional, da Academia Imperial de Belas Artes e outros (BOTELHO, 2007). Há de se destacar que nesse período existiam inúmeras limitações e proibições no campo da produção cultural no Brasil Colônia. As tímidas medidas no campo cultural buscavam atender aos interesses intelectuais da corte, diante de uma colônia ainda embrutecida se comparada aos aspectos culturais europeus, mas também se buscava a construção de uma nacionalidade (BARBALHO, 2007).

Atualmente existem diversos estudos acadêmicos que afirmam que as políticas culturais no Brasil começaram na década de 1930 (RUBIM, 2007; BOTELHO, 2007; BARBALHO, 2007), no período do governo de Getúlio Vargas. Este foi um momento de profundas transformações no Brasil, num cenário de modificações políticas, sociais, econômicas e culturais, no qual a velha oligarquia rural, em parte, se associou à classe média trabalhadora na perspectiva da implantação de um projeto de renovação do país e de reconhecimento da natureza mestiça do povo brasileiro. Assim, estava em curso a implantação de uma política cultural que visava à construção de um nacionalismo e de uma nova brasilidade.

Contudo, o que vem a ser uma política cultural de fato? Segundo Teixeira Coelho (1999), trata-se do conjunto de intervenções do Estado, da sociedade civil e da iniciativa privada com o objetivo de satisfazer as necessidades culturais e promover o

desenvolvimento de suas representações simbólicas. Essas iniciativas buscam planejar, produzir, difundir e preservar as diferentes formas de cultura e do patrimônio histórico, por meio de intervenções diretas de ação cultural e de normas jurídicas. Em suma, as políticas culturais devem buscar o fortalecimento da produção, difusão, formação e o consumo cultural, tendo a cultura como finalidade última (BARBALHO, 2013).

É justamente em função da amplitude e complexidade das questões relacionadas à cultura que se deve levar em conta que a política cultural não pode ser compreendida simplesmente na perspectiva do planejamento e da gestão. Afinal, há de se considerar o aspecto político das práticas culturais, que podem estar associadas a fatores ideológicos ou projetos de poder, seja pela ênfase a certas tradições, à “cultura popular” (de tom nacionalista) ou mesmo pela valorização de determinada classe social ou étnica, de acordo com Bolán (2006, p. 32).

Podemos compreender que ações culturais pontuais isoladas realizadas pelo Estado ou pela iniciativa de particulares ou instituições não se configuram como política cultural. É por isso que as ações do período colonial no Brasil não são consideradas com tais. Uma concepção mais democrática entende que esta política deve ser elaborada e compreendida como uma ferramenta de direitos culturais de forma plural (CHAUÍ, 2006), planejada com diretrizes gerais e específicas, com articulações de ações e programas de interesse coletivo para atender aos direitos de acesso à cultura por parte dos cidadãos.

Estas reflexões iniciais apontam para as questões com que este capítulo se defronta. Basicamente, no Brasil, a proteção do patrimônio histórico se dá por meio de ações do poder público, que tem o papel de regulamentar e implantar mecanismos que atuam na preservação, sendo os museus e os conselhos de preservação as instituições que mais se difundiram pelo estado de São Paulo.

É diante desse contexto que este capítulo visa identificar quais são as características das políticas públicas de proteção no estado de São Paulo. Como, onde e quando foram disseminadas pelo interior do estado? Em termos claros, o objetivo deste capítulo é apresentar o histórico recente (1988-2014) das políticas públicas de proteção, identificando os principais mecanismos de proteção e sua distribuição em municípios paulistas.

Identificamos que há poucos estudos acadêmicos relacionados às políticas públicas de preservação nos municípios do estado num contexto mais geral. Ao mesmo tempo, o IBGE tem disponibilizado dados como o Relatório de Indicadores Culturais 2014, relacionados a instituições museológicas e conselhos de preservação em atividade, que ao serem trabalhados podem contribuir para a elaboração de uma descrição geral sobre a evolução histórica dessas instituições. Esperamos, com esta rápida análise, mapear os principais órgãos relacionados às políticas públicas de preservação no estado de São Paulo.

1.1 POLÍTICA PÚBLICA DE PRESERVAÇÃO

A prática ideológica nacionalista que buscava a construção de uma brasilidade (CURY, 2002), ocorrida na década de 1930, teve como um dos seus principais pilares a implantação de políticas públicas de preservação, sendo o marco institucional a criação do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan). De acordo com Rubim (2007, p. 17), o Sphan tinha como premissa a preservação do patrimônio arquitetônico, que passou a ser reconhecido como “pedra e cal”, isto é, os edifícios oriundos do período colonial de característica barroca e monumental.

Simpatizante e influenciado pelo movimento modernista, Rodrigo de Melo Franco coordenou a elaboração das diretrizes do Sphan, que apresentou um resultado final tímido e conservador. O Decreto-lei n. 25, de 1937, em seu Artigo 1, trouxe a definição de

patrimônio associado à preservação de “fatos memoráveis da história do Brasil” (BRASIL, 1937, p. 1), fato que estabeleceu uma política cultural preservacionista, sendo o Estado de forma autocrática o agente absoluto de atuação em todo o processo de preservação (CURY, 2002; RODRIGUES, 1999).

Podemos considerar que esses “fatos memoráveis”, definidos pelo Estado como vimos, de certa forma se manifestam inicialmente pela memória individual das pessoas que tiveram suas vidas diretamente associadas a eles, e, por conseguinte, pela memória coletiva gerada por determinado grupo social, que posteriormente passa a ser considerada pelo Estado como algo de relevância e de identificação com a identidade nacional. Assim, a memória coletiva é a sustentação do patrimônio como objeto de representação do passado. Porém, é no presente, por meio de documentos legais como a Constituição, leis, decretos e processos de tombamento, que o passado é transformado em patrimônio e consegue existir como tal por meio da memória coletiva.

Mas, afinal, como se constrói determinada memória a partir da sua competência em trazer algo ou algum fato do passado para o presente? A memória, para Le Goff (1990, p. 423), é considerada como a capacidade intelectual em registrar e conservar determinadas informações que “remete-nos em primeiro lugar a um conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas”. O autor caracteriza de forma geral a memória na sua dimensão social, destaca que ela não se resume à capacidade humana dos indivíduos em lembrar um fato ou acontecimento no qual tiveram participação direta ou indireta, mas principalmente se dá por meio do testemunho que se constrói de forma coletiva pelo grupo social.

É diante da figura do “testemunho” que a memória passa a não mais pertencer ao individual, apresentando-se com características mais amplas e complexas, tornando-se resultado de um processo coletivo que ocorre em determinado lugar, espaço, tempo e grupo,

por mais que ela seja produzida na sua origem por um fato particular ou por um indivíduo. Ou seja, a memória individual é um “ponto de vista” sobre a memória coletiva (HALBWACHS, 2006, p. 69). Dessa perspectiva apresentada pelos autores, o patrimônio nacional, considerado como “testemunho”, é fruto da memória coletiva, reconhecida e institucionalizada pelo Estado, que passa a ser construída como um mosaico, em que diferentes pessoas, grupos, instituições sociais e políticas sustentam e proporcionam determinada significância em diferentes níveis e intensidades por meio de suas memórias.

A vivência dos indivíduos no presente é acometida por muitas incertezas, principalmente diante das complexidades e agruras pertinentes ao cotidiano e aos conflitos gerados pelas relações humanas, como também pelas dubiedades a que estão submetidos diante do passado e do desconhecido, que vem a ser o futuro. Nesse contexto, o passado então se mostra como um eficiente refúgio (LE GOFF, 1990, p. 200), um acalento diante do desconhecido, tendo na memória o veículo que possibilita o acesso ao passado.

Mas se considerarmos o passado acessado por meio da memória, ou mesmo pelos “testemunhos”, definidos pelos indivíduos ou pelo Estado de forma coletiva, esse passado reconstruído deixa de ser somente um refúgio para se tornar a motivação de se proceder ao enfrentamento do desconhecido e do que venha a surgir no presente e no futuro, situação que Ecléa Bosi considera como a “fonte de razões para lutar” (BOSI, 2003, p. 193). Para a autora, nessa situação a memória deixa de apresentar um caráter de recomposição do passado para se tornar aquilo (memória) que pode contribuir para o enfrentamento do presente e a construção do futuro.

É de se destacar o trabalho da autora, que se dedica à pesquisa histórica e social por meio da memória oral e da história de vida de pessoas “comuns” (BOSI, 2003). No seu primeiro capítulo, intitulado “Memória sonho e memória trabalho”, a autora discute essa dualidade da memória apresentada como título tendo como base teórica os estudos de

Bergson (BOSI, 2003, p. 48) na sua dimensão psicológica e Halbwachs (BOSI, 2003, p. 53) na sua dimensão social. Mas o que há de se destacar em relação ao tema deste trabalho é a ideia da “memória-hábito” de Bergson (BOSI, 2003, p. 48).

De acordo com a autora, esta dimensão da memória se constrói diante das práticas da vida cotidiana, dos conhecimentos originados no meio social, e proporcionada por sucessões repetidas de ações que tendem à fixação, resultando em assimilação de determinados hábitos. Assim, a “memória-hábito” é constituída pela prática de exercícios como desenhar, costurar, cozinhar, trabalhar, estudar, contemplar e outras formas, que por meio de sua sucessão consecutiva e com o passar do tempo provoca o que a autora classifica como um “adestramento cultural” (BOSI, 2003, p. 49).

Se relacionarmos esses conceitos à capacidade que os indivíduos têm em assimilar e incorporar determinados testemunhos como objeto de representação da sua história e do seu grupo social, podemos então considerar que estas ações mecânicas e repetitivas que são absorvidas e reproduzidas pela memória se tornaram essenciais para a legitimação do patrimônio nacional.

Considerando que é por meio dos efeitos do tombamento, das campanhas de divulgação e incentivo ao turismo patrimonial, que o Estado busca legitimar junto aos cidadãos os testemunhos que definiu de forma autocrática como patrimônio nacional. Esse conjunto de ações que compõem as políticas públicas de preservação acaba provocando determinada assimilação por parte dos cidadãos, situação que ocorre mesmo sem que estes tenham tido qualquer vivência ou relação com determinados testemunhos, ou que estejam associados à sua memória individual e/ou do seu grupo. Dessa forma, os elementos utilizados para construção da nacionalidade pelo estado proporcionam aos cidadãos reconhecerem a existência de uma memória coletiva nacional, na qual ele está inserido. Assim, é possível constatar que este conjunto de ações e situações tende a contribuir para a

formação da memória-hábito, ocasionando um determinado adestramento da memória do indivíduo que permite incorporar no seu imaginário o pertencimento e a aceitação do patrimônio nacional como elemento associado à sua identidade.

Uma das primeiras demonstrações preservacionistas que ocorreu antes da criação do Sphan se deu por meio do Decreto n. 22.928, de 12 de junho de 1933 (BRASIL, 1933), elevando a cidade de “Ouro Preto à categoria de Monumento Nacional”. De acordo com Rodrigues (1999), a política cultural praticada antes e depois da criação do órgão nacional tinha diretrizes e conceitos associados à noção de monumento histórico. Para o Sphan, o monumento histórico era algo estabelecido no presente por receber atribuições de valores simbólicos significativos de forma a se instituir como suporte do passado (RODRIGUES, 1999). Tal proposta retoma a concepção oitocentista de monumento artístico-histórico como representativo da história da arquitetura e da história nacional (CHOAY, 2006).

Quanto ao projeto de construção do patrimônio nacional pelo Sphan, consideramos alguns pontos que nortearam suas práticas. Em primeiro lugar, é de se destacar a existência de ações de preservação que antecederam a sua criação – estas já sinalizavam a direção da política pública a ser praticada pelo futuro órgão, como é o caso da Inspetoria de Monumentos Nacionais, criada no ano de 1934. A Inspetoria possuía o papel de fiscalizar os bens arquitetônicos e o comércio de arte e antiguidade, além de catalogar os bens edificados providos de “valor e interesse artístico-histórico existentes no país” (BRASIL, 1934, p. 1). O segundo ponto está relacionado ao caráter de orientação internacional, advindo da Carta de Atenas de 1931, que estabelecia princípios gerais para a preservação, indicando a necessidade da elaboração de aparatos legais que garantissem a preservação de monumentos históricos, artísticos e científicos. Há clara ênfase da orientação internacional incorporada pelo Sphan na preservação das construções arquitetônicas, que se

tornaram testemunhos importantes do passado pelo seu valor estético e histórico (FONSECA, 2005).

Outro ponto a se destacar está relacionado às ideias do movimento arquitetônico no país, influenciado pelas aspirações modernistas e pela antropofagia irradiada pela Semana de Arte Moderna de 1922. Tratava-se de um “momento de crescimento da consciência emancipacionista de maturidade da arte e da arquitetura colonial” (RODRIGUES, 1999, p. 14), que, de acordo com a autora, contribuiu para a construção da arquitetura moderna nacional, iniciando o processo histórico da arquitetura brasileira.

Se atendo mais especificamente ao recorte temporal deste trabalho, foi a Constituição de 1988 que estabeleceu as orientações mais claras sobre a proteção do patrimônio no país, absorvendo as experiências já desenvolvidas até então. Ela também atribui responsabilidades aos estados e municípios, que anteriormente se restringiam à esfera federal e também à sociedade, ou seja, a questão pertinente ao patrimônio no Brasil constitucionalmente é de responsabilidade de todos, poder público e sociedade, como estabelece seu Art. 216:

O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação (BRASIL, 1988).

No âmbito das competências, os municípios, por meio do Art. 30 da Constituição, passam a ter responsabilidade na proteção do patrimônio histórico-cultural, devendo obedecer às legislações federal e estadual, além de se submeter à fiscalização dos entes superiores, ou seja, estado e União. Essa determinação é que proporciona uma semelhança entre os arcabouços legais municipais, que passaram a incorporar em seus mecanismos as características de seus estados e do governo federal.

1.2 A PRESERVAÇÃO NO TERRITÓRIO PAULISTA

Este ideário de preservação histórico nacional não se restringia às políticas federais, tanto que Mário de Andrade já vinha implantando algumas ações quando da sua passagem pelo Departamento Municipal de Cultura de São Paulo, por volta do ano de 1935. Segundo Bomeny (2012), seus objetivos estavam associados à democratização da cultura, à preservação do patrimônio histórico e ao desenvolvimento de atividades educativas e de recreação.

De acordo com Barbato (s.d., p. 4), os intelectuais modernistas contribuíram com a elaboração e o planejamento de uma política cultural em São Paulo, colaborando para o gerenciamento de recursos financeiros para esta finalidade, “deslocando suas ambições literárias para o plano de ação pública”.

As iniciativas relacionadas às políticas públicas de preservação no estado de São Paulo surgem de forma sistematizada com a criação da Secretaria de Cultura do Estado no ano de 1967, passando a fazer a gestão dos museus do estado pelo Departamento de Museus e Arquivos e dos tombamentos realizados pelo novo Conselho estadual. Nesse período, as ações visavam à valorização do patrimônio como objeto turístico, atendendo às diretrizes estabelecidas pelo governo federal, nas quais o turismo era entendido como instrumento para o desenvolvimento econômico e cultural do país (CONDEPHAAT, 1998).

Um ano após a criação do órgão de cultura do estado, a Assembleia Legislativa aprovou a Lei n. 10.247, de 1968 (SÃO PAULO, 1968), de iniciativa do executivo, que cria o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Turístico. No ano seguinte, o conselho incorpora o patrimônio arqueológico em suas atribuições, passando a se chamar Condephaat. A sua criação se deu em um dos momentos mais autoritários da história do país, que, segundo Rodrigues (1999), atendia aos interesses conservadores e

tradicionalistas da burguesia paulistana, na qual buscavam reafirmar a identidade bandeirante do estado. Um projeto que Rodrigues (1999, p. 27) caracteriza como “missão civilizadora da elite burguesa paulistana”; a autora ainda esclarece que essas concepções se confrontavam com a de “matriz modernista” praticada pelo Sphan.

O Condephaat passou por diversas transformações desde a sua criação. Sua gestão administrativa sempre esteve ligada à Secretaria de Cultura, adquirindo em 1982 um corpo técnico específico, sendo que atualmente está vinculado à Unidade de Proteção do Patrimônio Histórico⁷. As concepções de patrimônio que embasaram os trabalhos do Conselho seguiram as tendências internacionais e construíram suas próprias diretrizes, que visavam: a construção da nacionalidade; a criação de uma consciência nacional; o culto à tradição; a materialização do passado; uma proteção isolada e, depois, de conjunto; o planejamento urbano e territorial; o patrimônio ambiental urbano; o patrimônio natural; o atendimento às perspectivas da indústria cultural, do turismo e da proteção da arquitetura tradicional e moderna (RODRIGUES, 1999). Mais recentemente, o patrimônio industrial tornou-se objeto de atenção do Conselho.

Segundo o Condephaat (1998), o tombamento é o único recurso jurídico utilizado no reconhecimento de bens com representação cultural que tenham atributos simbólicos significativos para ser incorporados ao patrimônio social do Estado, se aplicado a bens com características históricas, arquitetônicas e ambientais. O tombamento é compreendido pelo próprio Estado como um mecanismo contraditório, diante de sua origem de cerceamento ao direito constitucional de propriedade quando o bem pertence a uma figura particular.

⁷ Sua representatividade ampliou-se com o tempo, mas pouco mudou quanto às características das instituições que foram representadas desde seu início, como as universidades, secretarias estaduais, Igreja Católica e institutos históricos e geográficos.

O funcionamento dos conselhos requer não só um aparato legal que permita legitimar as decisões e diretrizes estabelecidas, como também determinadas estruturas e serviços administrativos que dependem diretamente dos gestores públicos. Esses são os agentes que podem, de modo mais ou menos efetivo, fomentar e viabilizar os trabalhos desse tipo de colegiado. Nesses casos, a existência de uma política pública clara, democrática e planejada é fundamental para nortear a aplicação e o acompanhamento das ações que se pretende colocar em prática.

Os conselhos participativos tornaram-se mecanismos importantes de elaboração, discussão e aplicação de políticas públicas na área social. Foi a Constituição de 1988 que possibilitou de fato a democracia participativa, com base na regulamentação e institucionalização de conselhos, quebrando de certa forma o protagonismo exclusivo do Estado na elaboração de políticas públicas. Com o passar dos anos, os conselhos se multiplicaram e se diversificaram em diferentes áreas, como no caso do patrimônio cultural, que foi implantado em vários municípios.

Outras instituições de preservação de importância significativa que se difundiram não só no estado de São Paulo, mas por todo o país, foram os museus, que atualmente podem ser caracterizados por sua diversidade, diferenças e formas de proporcionar acesso a bens culturais. Estes se difundiram pelo país acompanhando a ideologia preservacionista associada à história nacional e à construção da identidade brasileira⁸.

O Museu Histórico Nacional (MHN), capitaneado pelo modernista Gustavo Barroso, implanta em 1922 uma proposta museológica considerada estratégica para a construção do patrimônio nacional, por meio da formação de recursos humanos que

⁸ O primeiro museu do país está relacionado à chegada da corte portuguesa, como o Museu Real – 1818, atual Museu Nacional, localizado na cidade do Rio de Janeiro.

pudessem implementar tais iniciativas pelo país (RANGEL, 2012). Muitos dos museus brasileiros foram organizados por profissionais qualificados pelo MHN, que, segundo Rangel (2012, p. 106), estavam preparados para a montagem de exposições e a catalogação do acervo, influenciados pela preservação do patrimônio tradicional e pela prática do “culto à saudade”.

Mas foi na década de 1950 que o governo de São Paulo iniciou uma política pública de criação de museus por todo o estado. De acordo com Simona Misan (2008), até o ano de 1973 foram criadas 79 unidades espalhadas pelo interior paulista; destas, somente 53 foram instaladas de fato. A política de criação dos museus nos anos 1950 deu-se por meio do binômio patrono-cidade, seguindo as práticas utilizadas na criação dos primeiros grupos escolares pelo interior, que levavam o nome de personalidades associados à história hegemônica do estado (MISAN, 2008).

Este processo de implementação de museus pelo interior foi elaborado e executado por Vinícius Stein Campos, responsável pelos Serviços de Museus Históricos, órgão ligado à Secretaria do Estado da Educação. De acordo com Misan (2008), a equipe responsável pelo órgão era composta por Stein e mais um único profissional. Apesar da equipe reduzida, o órgão contou com participação do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo (IHGSP) para a elaboração de pesquisas históricas sobre os patronos dos museus e sobre a história local das cidades, subsidiando o acervo documental dos museus criados.

Esses museus tinham como política de formação de acervo materiais bibliográficos pertinentes à história do estado oferecidos pela Secretaria de Educação, documentos produzidos pelo IHGSP e por campanhas para captação de peças por meio de doações junto à população local, com a participação e o envolvimento da comunidade escolar (MISAN, 2008).

A proposta de criação desse sistema de museus estava associada a objetivos educacionais e políticos. Do ponto de vista educacional, funcionava como uma ferramenta útil e inovadora no auxílio do processo de aprendizagem da rede de ensino, além de contribuir na formação de professores e diretores em assuntos técnicos ligados à museografia⁹ para que pudessem atuar nos novos museus. No que se refere aos objetivos políticos, podemos destacar a ênfase na ocupação territorial por meio da cultura produzida pelo estado, pois a proposta museológica valorizava, por intermédio da figura de seus patronos, as personalidades oficiais do estado e dos municípios, como também pela difusão dos símbolos relacionados ao imaginário republicano, associando a sua origem às terras do estado, e ainda pela difusão da história local atrelada às perspectivas do estado (MISAN, 2008)¹⁰.

O projeto de implantação dos MHP envolvia a ocupação de edifícios antigos com características históricas e arquitetônicas na instalação dos museus. Isso porque se buscavam construções que tivessem a sua história associada a fatos relacionados ao estado, municípios ou seus patronos. Muitas vezes esses edifícios foram tombados pelo Condephaat (MISAN, 2008).

A dispersão geográfica dos museus no território paulista, de acordo com Misan (2008), estava associada a vários fatores, como o desenvolvimento econômico e populacional proporcionado pelas atividades agroexportadoras, a emergente produção

⁹ Concebemos aqui a definição de museografia como sendo tudo aquilo que está relacionado à gestão dos museus, à salvaguarda do acervo e à comunicação com o seu público (DESVALLÉS ; MAIRESSE, 2013).

¹⁰ Apesar do grande destaque dado por Misan (2008) à relação dos patronos dos museus com a história local, há divergências em alguns casos. Segundo Cunha (2007), por exemplo, no caso da cidade de Ourinhos, este fato não procede, pois o patrono do museu local não é originário da cidade nem teve atuação de relevância que possa estar associada à memória do município. Essa situação também se apresentou na cidade de Bauru.

industrial, a rede de comunicação ferroviária e rodoviária e o processo de urbanização das cidades.

A política estadual de museus modificou-se significativamente a partir de 1986, por meio da criação do Sistema de Museus do Estado de São Paulo, que, de forma gradual, promoveria a municipalização dos museus estaduais localizados no interior. De acordo com Ávila (2014), o processo de municipalização permitia legalmente aos municípios realizar investimentos financeiros por serem gestores, porém não esclarece qual foi a contrapartida por parte do estado diante da transferência dos acervos.

É a partir da década de 1980 que ocorre, em muitas partes do mundo e também no Brasil, um duplo movimento: o de crescimento do número de museus (SANTOS, 2004) e o da diversificação de tipologias e temáticas, situação motivada pela apropriação por parte da indústria cultural, com o objetivo de gerar grandes negócios econômicos (CHOAY, 2006).

Conforme esclarece Santos (2004), essa ampliação está associada às práticas de uma nova expografia¹¹ que se preocupa em oferecer ao público formas interativas e participativas de contato ou convívio com os acervos em detrimento dos discursos fechados, com foco contemplativo, que predominam ainda hoje na exposição de muitos museus.

Segundo o censo realizado no ano de 2010 pelo Sisem (2016), existem 415 instituições museológicas públicas e privadas, distribuídas em 190 municípios paulistas. A diversificação das tipologias de museus tem crescido proporcionalmente à quantidade.

¹¹ Adotamos o significado de expografia como sendo as técnicas associadas às exposições em museus, elaboradas como métodos de comunicação com o seu público (DESVALLÉS; MAIRESSE, 2013).

O crescimento de unidades também ocorreu com museus ferroviários, que surgem no início do século XX, diante da obsolescência do parque ferroviário do estado e da liquidação da empresa ferroviária federal. Esse processo proporcionou uma enorme quantidade de documentos e artefatos industriais, atrelados à memória local, o que levou o governo federal a celebrar convênios com municípios e organizações sociais na gestão dos museus ferroviários, como é o caso de Jundiaí, Sorocaba, Bauru e outros (OLIVEIRA, 2011).

A política pública para museus desenvolvida pela Secretaria de Estado da Cultura (SEC), por meio da sua Unidade de Preservação do Patrimônio Museológico (UPPM) se dá atualmente por meio de dois programas principais. O primeiro deles está relacionado à administração de 18 museus que ainda se mantiveram ligados ao órgão posteriormente ao processo de municipalização iniciado na década de 1980, e de novas instituições criadas mais recentemente, que, de acordo com a SEC (2017), recebem mais de 3 milhões de pessoas por ano. Desse total, somente quatro instituições estão localizadas fora da capital – em Brodowski, Campos dos Jordão, Tupã e Santos. A título de comparação no que se refere à administração de equipamentos culturais, a SEC administra três teatros e a Sala São Paulo na capital, o Auditório de Campos de Jordão e um teatro em Araras.

O modelo de gestão utilizado pela SEC na administração de seus museus acontece de forma indireta, por meio da contratação de Organizações Sociais (SEC, 2017), como Acam Portinari, Apac, IDBrasil, Catavento, entre outras. Este modelo de gestão com base na participação civil, proporcionado pela Constituição de 1988, foi introduzido no Brasil por meio da Lei n. 9.790, de 1999, com o objetivo de regularizar os vínculos de cooperação entre o poder público e sociedade civil na realização de atividades de interesse público (KOGA, 2004).

O segundo programa está relacionado às ações políticas do governo do estado por meio do Sisem, que objetiva articular, qualificar, preservar, pesquisar e difundir os acervos museológicos e a memória oficial do estado de São Paulo (SISEM, 2016). De acordo com o Plano Estadual de Cultura (SISEM, 2017, p. 18), o órgão tem como proposta a realização da difusão e formação cultural, por meio de articulação e apoio técnico oferecidos aos municípios com o objetivo de proporcionar o “acesso aos bens culturais, a descentralização das atividades, o fomento à produção cultural e a valorização do patrimônio cultural paulista” (SISEM, 2017, p. 18). Diante dessa prática de atuação do estado por meio desses dois programas, observa-se que a estrutura administrativa da Unidade de Preservação do Patrimônio Museológico (UPPM), da SEC, passa a atuar exclusivamente na formulação e gestão das políticas públicas para os museus, que buscam, junto aos municípios, os mesmos objetivos a que se propunham quando da criação dos MHP, a valorização do patrimônio paulista, porém, trazendo consigo novos conceitos relacionados à democracia cultural e o “reconhecimento da pluralidade cultural na construção da identidade paulista” (SISEM, 2017, p. 18).

1.3 DEMOCRACIA PARTICIPATIVA E INDICADORES CULTURAIS

A política cultural implementada na primeira década dos anos 2000 pelo Ministério da Cultura (MinC) mostrou-se articulada e promissora diante da ampliação do conceito de cultura por parte do órgão, tornando-a mais plural pela gestão participativa por meio das Conferências de Culturas e Câmaras Setoriais, mas também pela sistematização de dados relativos aos campos econômico e social da cultura, imprescindíveis para o planejamento adequado das ações culturais na atualidade.

Podemos considerar que essas ações se iniciam com a articulação para a construção democrática do Plano Nacional de Cultura (PNC), que vem a ser o conjunto

de princípios, objetivos, diretrizes, estratégias e metas que devem orientar o poder público na formulação de políticas culturais¹².

O Plano Nacional de Cultura, instituído pela Lei Federal n. 12.343/2010 (MINC, 2016b), amplia os conceitos e aprofunda as questões relacionadas ao patrimônio histórico diante daqueles trazidos pela Constituição, como o Art. 2, que trata dos objetivos do Plano e visa “reconhecer e valorizar a diversidade cultural, étnica e regional brasileira”, propõe “proteger e promover o patrimônio histórico e artístico, material e imaterial” e busca “estimular o pensamento crítico e reflexivo em torno dos valores simbólicos” (MINC, 2016b, p. 2).

Mas é no Capítulo II que se definem as atribuições conferidas aos poderes públicos, que passam a ter como meta principal a implantação de políticas públicas para a cultura dentro de parâmetros estabelecidos no próprio documento, conforme pode ser verificado no item VI, que trata do patrimônio histórico e cultural.

VI – Garantir a preservação do patrimônio cultural brasileiro, resguardando os bens de natureza material e imaterial, os documentos históricos, acervos e coleções, as formações urbanas e rurais, as línguas e cosmologias indígenas, os sítios arqueológicos pré-históricos e as obras de arte, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência aos valores, identidades, ações e memórias dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira (MINC, 2016b, p. 3).

O item acima acompanha as diretrizes estabelecidas pela Constituição, por exemplo, a preservação dos bens materiais e imateriais e os valores relacionados à identidade mestiça do povo brasileiro. Mas apresenta de forma mais específica outras

¹² O PNC começou a ser elaborado no ano de 2003 por meio da Etapa de Formulação e Articulação, que consistia na realização de seminários de formação cultural para proporcionar a elaboração das diretrizes do PNC (MINC, 2016a). Nesta etapa também foi elaborada a Agenda 21 da Cultura, que consistia num compromisso dos governos locais no desenvolvimento de políticas culturais democráticas com a participação social nos processos de tomada de decisões e na avaliação de programas e projetos. Como consequência, no ano de 2005 o Congresso aprovou a Emenda Constitucional n. 48, que estabeleceu a elaboração plurianual do Plano Nacional de Cultura, a ser construído de forma democrática, com a participação da sociedade civil, por meio de conferências regionais estaduais e federal.

questões em que a carta maior não entra no mérito, como a preservação de elementos ligados às origens, estrutura, evolução e língua indígena. Porém, não trata de forma específica de elementos associados a outras matrizes étnicas que formaram o povo brasileiro, como, por exemplo, o povo africano.

Outra questão a ser pontuada é que apesar de estabelecer metas a ser alcançadas pelos poderes públicos, o documento não apresenta as competências pertinentes a cada um dos três níveis de poder do Estado, ou seja, coloca no mesmo patamar a União, estados e municípios, não levando em conta as características individuais de possibilidade de ação, como estrutura, capacidade de investimentos e de formação de quadros técnicos.

Um passo importante realizado no ano de 2006 pelo MinC foi a formalização de um convênio com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para a sistematização da pesquisa de Informações Básicas Municipais no campo da cultura, tendo como base os municípios brasileiros. A pesquisa oferece informações sobre o setor cultural, levando em conta, entre outros aspectos, a existência de equipamentos culturais, a gestão da política de cultura, a legislação relacionada ao tema e instâncias de participação. A última pesquisa realizada pelo órgão foi feita em 2014 e publicada em 2015. Os indicadores culturais são essenciais para a compreensão de como a cultura é praticada na sociedade, e em que intensidade, além de se tornarem ferramentas para o planejamento e a formulação das políticas públicas.

Além dos indicadores culturais disponibilizados por meio do banco de dados e das publicações realizadas pelo IBGE, os quais servirão como base para o desenvolvimento deste trabalho, o MinC, com essas informações, criou o Sistema Nacional de Informações e Indicadores Culturais (SNIIC), que disponibiliza em rede informações sobre bens,

serviços, infraestrutura, investimentos, produção, acesso, consumo, agentes, programas, instituições e gestão cultural, entre outras¹³.

Outras argumentações e justificativas apresentadas pelo SNIIC que consideramos pertinentes para a compreensão da política nacional estão relacionadas à democratização das informações em rede, que, segundo o MinC (2017a), possibilita o acesso irrestrito e facilitado por qualquer cidadão aos dados culturais do país, buscando proporcionar transparência e a possibilidade de acompanhamento e de avaliação das ações dos governos. No entanto, a ênfase dada pelo órgão está relacionada à economia da cultura. A pesquisa buscou identificar e quantificar os diversos segmentos produtivos da área, de modo a determinar o seu impacto na economia do país, bem como os hábitos de consumo do setor e de frequência nos equipamentos culturais.

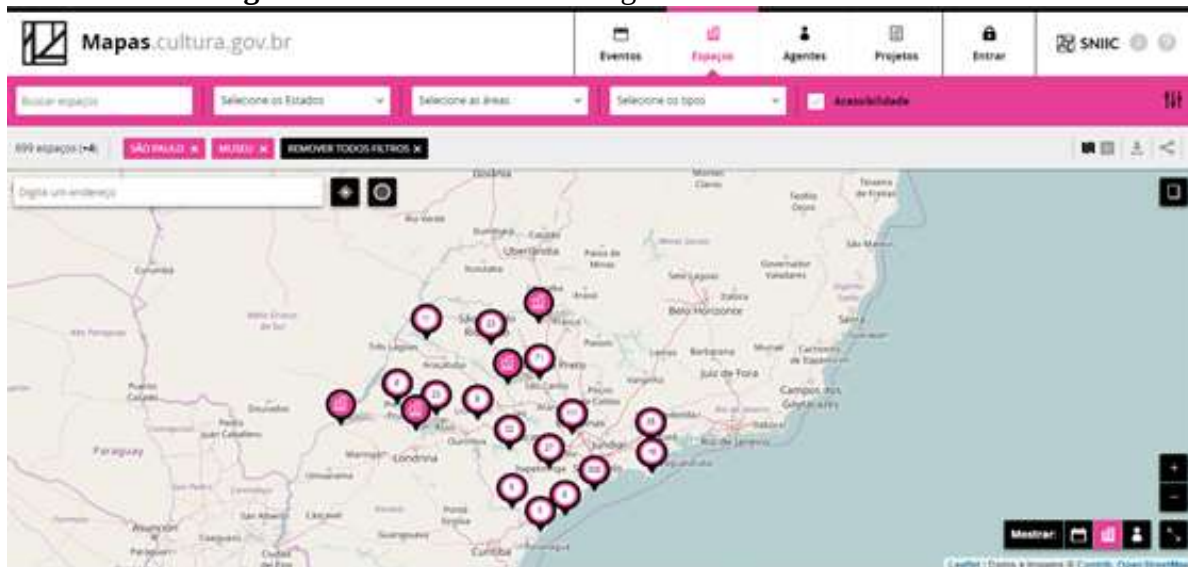
O SNIIC implantou recentemente o “ID da cultura”, sistema virtual que possibilita, por meio de um cadastro, ter acesso a informações e fazer inclusões de dados sobre instituições, profissionais, projetos e outros, além de disponibilizar, por meio de mapa, a identificação dos diversos segmentos relacionados à cultura.

Dentro desse programa, recentemente foi criado o Mapa da Cultura (Figura 1), espaço virtual para divulgação de projetos, artistas, espaços, eventos culturais e seus produtores, que possibilita, por meio de um cadastro, ter acesso a informações e fazer inclusões de dados. A ferramenta permite realizar buscas por assunto ou instituições. Ao Mapa estão associadas outras bases de informações, como a do Sistema Nacional de Bibliotecas Públicas e a do Cadastro Nacional de Museus do Ibram. A plataforma é de

¹³ Segundo o órgão, a implantação desta plataforma, chamada “open data” da cultura (MINC, 2017a), cumpre as diretrizes estabelecidas e tem o papel de dar suporte à implementação do Plano Nacional da Cultura.

fácil compreensão, possibilitando a visualização dos assuntos por estado, áreas e tema (MINC, 2017b).

Figura 1 - Site de busca e de registro da área cultural do MinC



Fonte: Disponível em: <<http://mapas.cultura.gov.br/>>.

Para a realização desta pesquisa sobre os principais mecanismos de proteção presentes nos municípios paulistas, buscamos inicialmente identificar quais são as instituições que disponibilizam dados e indicadores culturais no país, compreender as respectivas metodologias utilizadas e identificar a existência de inconsistências que pudessem distorcer a compreensão pretendida.

A plataforma Mapa da Cultura, do SNIIC, o *Museus em números*, do Ibram e o site do Sisem não apresentam o conjunto de informações de que necessitamos, como datas de criação, tipologias de museus etc. Nenhuma dessas fontes traz informações sobre conselhos de preservação, com exceção dos indicadores do IBGE, pois se trata de uma pesquisa direcionada aos municípios com caráter bem específico, que permite a compreensão das políticas culturais locais.

Os indicadores culturais do IBGE são resultado de uma pesquisa social ampla realizada no âmbito nacional no ano de 2014, especificamente baseada no campo

econômico, que buscou “dimensionar aquilo que é denominado cultural em todo o campo das atividades econômicas” (IBGE, 2014, p. 9), como esclarece o órgão.

Os temas relativos aos equipamentos culturais e meios de comunicação, infraestrutura cultural, capacitação dos servidores públicos, políticas, planos, ações e atividades culturais, legislação e articulação institucional com a sociedade civil, além de darem visibilidade ao evento cultural na sua espacialidade e tempo, certamente contribuirão para aqueles que pensam essa atividade como uma forma de intervenção social ou econômica (IBGE, 2014, p. 9).

Considerado como inovador no país, o trabalho buscou mensurar os resultados da indústria criativa, identificando as novas relações de trabalho de produção e de consumo cultural, como também propiciou um levantamento minucioso de informações sobre a estrutura, a dinâmica e o funcionamento das instituições públicas estaduais e federais, perfazendo os 5.570 municípios brasileiros.

Outro aspecto importante a ser apontado refere-se aos informantes da pesquisa. De acordo com o IBGE (2014), foram escolhidos agentes públicos das prefeituras municipais que receberam qualificação para o preenchimento de um questionário básico, comum a todos, sendo identificados no final de cada bloco setorial específico, trazendo assim maior credibilidade à captação das informações.

Os indicadores culturais, portanto, são elementos de estudo essenciais para elaboração, planejamento e avaliação de políticas públicas, que têm o papel de interferir na qualidade de vida dos cidadãos por meio das atividades artísticas culturais.

1.4 CONSELHOS MUNICIPAIS E MUSEUS PAULISTAS (1990-2014)

Os Indicadores Culturais do IBGE ano-base 2014 compõem a edição mais recente da pesquisa realizada pelo órgão, que teve seu primeiro levantamento no ano de 2003¹⁴. Os dados utilizados a seguir tiveram como referência a base digital, essencialmente por ser mais completa e possibilitar relacionar os dados entre si, sem descartar as informações e interpretações presentes no volume impresso.

Os resultados da pesquisa realizada nos municípios paulistas por meio dos Indicadores Culturais do IBGE (2016) mostram que dos 645 municípios, 108 possuem conselhos de preservação, representando 16,74% do total. Entretanto, se levarmos em conta o desempenho destes, ou seja, daqueles que desenvolvem atividades sistemáticas no decorrer do ano, os dados demonstram que 28 não se reuniram nem uma vez nos 12 meses anteriores à realização da pesquisa. Isso significa que 25% dos conselhos do estado, por alguma razão não demonstrada na pesquisa, não se encontram em funcionamento de forma efetiva. Assim, somente 12,4% dos municípios paulistas apresentam conselhos em atividade nos últimos 12 meses com base no ano da realização da pesquisa. Como referência, o órgão estadual Condephaat esteve reunido 48 vezes no mesmo período, segundo levantamento realizado pela pesquisa (IBGE, 2015).

A difusão das práticas de proteção ao patrimônio com características participativas tem se mostrado menos intensa no estado de São Paulo em comparação a outras políticas sociais. Como exemplo para ilustrar esta afirmação, tendo como base o universo dos 645 municípios do estado, somente 16,74% possuem conselhos de preservação, enquanto

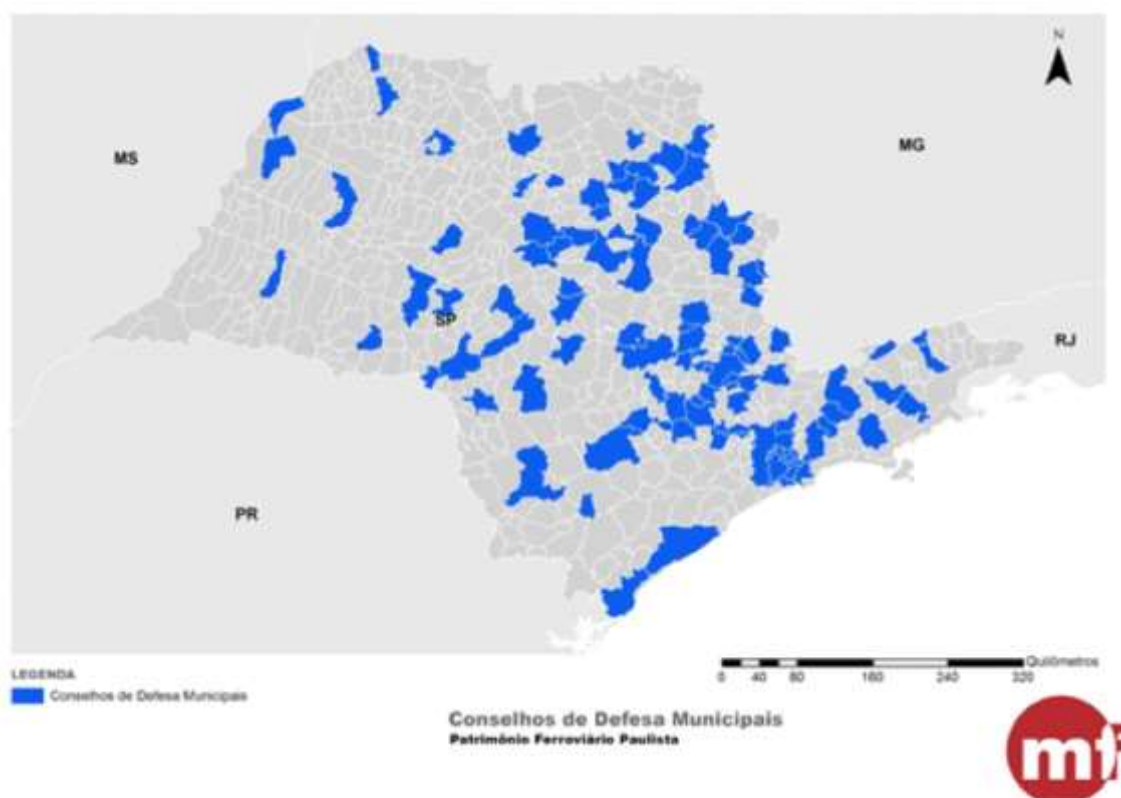
¹⁴ Encontra-se disponível em dois formatos: em volume impresso, intitulado “Perfil dos Estados e dos Municípios Brasileiros, Cultura 2014”, em que são detalhados a metodologia, as notas técnicas, tabelas relacionando as informações e um glossário; e no formato digital, em arquivo Excel, composto por 64 tabelas, em que se encontra a base completa de dados, relacionando os municípios de acordo com sua classe populacional.

99,1% dos municípios paulistas afirmam possuir conselhos de educação (IBGE, 2015). Se compararmos aos municípios existentes no país que possuem conselhos de saúde e dos direitos da criança e adolescente, esses números chegam a, respectivamente, 99,7% e 98,4% (IBGE, 2015). Esses índices demonstram que as políticas públicas de patrimônio, ainda que sistematizadas pelo governo federal por meio do PNC, são muito pouco praticadas, talvez pela compreensão, por meio do senso comum, de que as políticas culturais não são prioritárias e tão essenciais como educação e saúde.

Se compararmos a porcentagem de municípios paulistas que possuem conselhos de preservação (16,7%) com os índices de conselhos no país, que é de 18,7%, constataremos que o número de conselhos no estado está abaixo do índice nacional.

A espacialização proporcionada pelo mapa da Figura 2 mostra algumas concentrações de conselhos municipais em pontos específicos, como na região metropolitana da capital, nas cidades de Campinas e Piracicaba, e ao norte da faixa central do estado. Também foi constatada a diminuição da quantidade de municípios que possuem conselhos nos extremos norte, sul e oeste do estado. Tal constatação pode estar associada a duas hipóteses: ao processo de ocupação do estado, que, de forma geral, se deu no sentido capital–interior, o que leva a crer que as cidades mais novas ainda não se organizaram para proteger seu patrimônio histórico; e ao distanciamento da capital, não só fisicamente como também das práticas de preservação que ocorrem no centro político do estado. Portanto estas questões ainda carecem de aprofundamento e se oferecem como elementos significativos para realização de novas pesquisas, contribuindo assim para a compreensão da espacialidade dos conselhos no estado.

Figura 2 - Municípios paulistas que possuem Conselhos de Defesa do Patrimônio

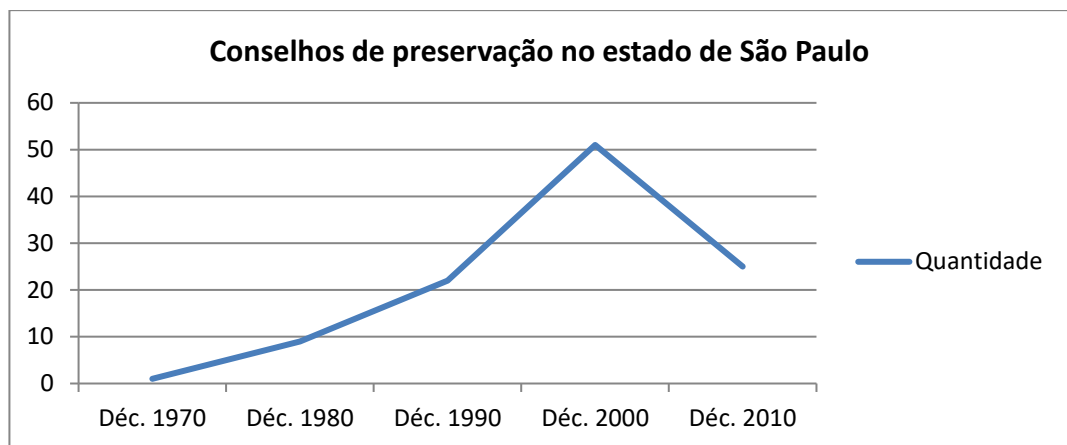


Fonte: Laboratório de Patrimônio Cultural/Projeto Memória Ferroviária, elaborado por Ewerton de Moraes. Base estatística Pesquisa de Informações Básicas Municipais, Suplemento de Cultura – 2014 (IBGE, 2016).

A polarização exercida pela capital ao interior deixa de ser determinante quando se constata que o primeiro conselho de preservação municipal surge no interior. Identificando o processo de surgimento dos conselhos, confirma-se que o primeiro conselho municipal a ser criado no estado de São Paulo foi o da cidade de Piracicaba, no ano de 1979. Na década seguinte esse número foi para nove e, na década de 1990, subiu para 22 conselhos. Ocorreu um aumento significativo no número de conselhos na primeira década do ano 2000, quando surgiram 51. Na década seguinte até 2014, ano da realização da pesquisa, foram criados mais 25 conselhos.

O Gráfico 1 contribui para a visualização da evolução dos conselhos, possibilitando identificar uma acentuação da linha de crescimento no final da década de 1980, mantendo o ritmo acentuado até a data de realização da pesquisa.

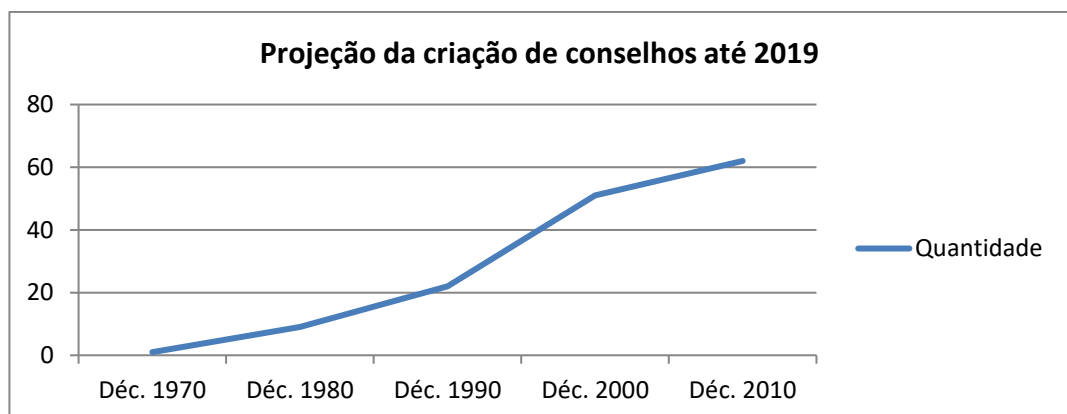
Gráfico 1 - Criação de conselhos, por década



Fonte: Elaborado pelo autor.

Tendo em vista que a coleta de dados da década de 2010 foi realizada em 2014, faltando ainda seis anos para concluir o referido período, optamos por realizar uma estimativa seguindo a proporcionalidade deste. Portanto, se a década continuasse com o mesmo ritmo de crescimento dos seus quatro primeiros anos, chegaríamos a 2019 com 62 conselhos criados, mantendo assim o grau de crescimento que pode ser verificado no Gráfico 2.

Gráfico 2 - Projeção da criação de conselhos até 2019



Fonte: Elaborado pelo autor.

A linha ascendente proporcionada pelo Gráfico 2 aponta dois períodos de maior incremento do número de conselhos. O primeiro, que se coloca no final da década de 1980, está relacionado ao que Nogueira (2011, p. 145) considera como “descentralização

participativa”, quando as políticas públicas passaram a ser elaboradas com a participação da comunidade, diante da nova Constituição de 1988. Outro momento de crescimento do número de conselhos observado se dá na década de 2000, período de implantação e desenvolvimento do “Sistema Nacional de Cultura e do Plano Nacional de Cultura” (RUBIM, 2007, p. 13), política nacional que buscou estimular o surgimento de programas na área da cultura, como conselhos, fundos, leis de incentivo e de preservação, que passaram a ser imperativos para que os municípios firmassem convênios com o governo federal por intermédio do MinC (2017a).

Quanto à relação do surgimento dos conselhos com o índice populacional das cidades, o que se observou foi que a política de preservação se iniciou em cidades médias (entre 100 mil e 500 mil habitantes), em 1980, mas depois de 2000 predominou em pequenos municípios, como pode ser verificado na Tabela 1.

Tabela 1 - Distribuição de conselhos, por ano e população

Conselhos no estado de São Paulo							
População	Década					Total	Total
	1970	1980	1990	2000	2010		
Até 50.000	0	0	8	21	12	42	38,89%
De 50.001 a 100.000	0	0	4	11	5	20	18,52%
De 100.001 a 300.001	0	4	7	11	8	30	27,78%
De 300.001 a 500.001	1	1	2	5	0	8	7,42%
De 500.001 a 1000.000	0	2	1	2	0	5	4,61%
Acima de 1000.001	0	2	0	1	0	3	2,78%
Total	1	9	22	51	25	108	100,00%
						108	
	0,94%	8,33%	20,37%	47,22%	23,14%	100,00%	

Fonte: Elaborada pelo autor.

Quanto à frequência com que os conselhos realizaram reuniões oficiais nos últimos 12 meses que antecederam a pesquisa, além dos 25% que não se reuniram nem uma vez, a mesma proporção é identificada por aqueles que se reuniram uma vez por mês.

Sendo assim, 28 dos 108 conselhos se reuniram 12 vezes ou mais; o restante, aproximadamente os outros 50%, se reuniram de uma a 11 vezes. O conselho que mais se reuniu foi o da cidade de Santos, com 24 reuniões realizadas no período.

Outra situação identificada por meio da interpretação dos dados está relacionada ao conjunto dos programas de preservação desenvolvido pelos municípios, ou seja, a política pública deve ser elaborada por um conjunto de programas que se articulem e atendam às diferentes tipologias do patrimônio. Porém, observou-se que esta não é uma prática disseminada pelos municípios. Muitos deles apresentam somente um programa de preservação, como é o caso daqueles que possuem museus, mas não mantêm conselhos, e o inverso também ocorre. É verdade que existe um número não desprezível daqueles que apresentam os dois programas, em torno de 38%, mas o que se verifica é que a maioria dos municípios apresenta somente museus como o único programa de preservação.

No Brasil, os museus são muito mais presentes do que os conselhos. Dos 108 municípios que possuem conselhos, 23 deles declararam não possuir museus – isso equivale a 21%. Essa situação está associada, em sua grande maioria, a municípios abaixo dos 50 mil habitantes, com poucas exceções, como Cubatão e São Bernardo do Campo. Mas o inverso também foi verificado: dos 229 municípios que apresentam museus, 85 deles não possuem conselhos, o que equivale a 62% do total.

Os indicadores do IBGE trazem ainda números relacionados aos municípios que apresentam lei específica de preservação. Os números mostram que 140 municípios dispõem desse mecanismo, sendo que sua maioria, um pouco mais de 63%, ou seja, 89 têm legislação que permite a atuação da sociedade civil por meio dos conselhos. A criação de leis também acompanha a criação de conselhos: em comum, tem seu início na segunda metade da década de 1970 e se intensifica depois do ano 2000, conforme pode ser verificado na Tabela 2.

Tabela 2 - Criação da legislação de preservação, por década, de acordo com a população

Criação da legislação de preservação, por década, em relação à população dos municípios							
População em mil	Década						
	1970	1980	1990	2000	2010	Total	
Até 50.000	0	2	5	31	19	57	41,30%
De 50.001 a 100.000	0	0	5	11	10	26	18,84%
De 100.001 a 300.000	1	6	6	13	11	37	26,82%
De 300.001 a 500.000	1	1	2	5	2	11	7,97%
De 500.001 a 1.000.000	0	2	0	2	0	4	2,90%
Acima de 1.000.000	1	1	0	1	0	3	2,17%
Total	3	12	18	63	42	138	100,00%
	2,17%	8,69%	13,06%	45,65%	30,43%	100,00%	

Fonte: Elaborada pelo autor.

As legislações de proteção ao patrimônio cultural, em sua maioria, cerca de 63%, tratam especificamente de bens materiais. O patrimônio imaterial ainda é pouco presente nas rotinas administrativas dos municípios (CASTRO; FONSECA, 2008). Basicamente essas legislações tratam do tombamento de bens de natureza histórica, artística, arqueológica e paisagística, ou seja, ainda não incorporaram o patrimônio imaterial em suas práticas de preservação.

Não é só por meio de colegiado formado pela sociedade civil que a preservação ocorre no estado. Pode-se observar, pelos dados do IBGE, que 54 municípios paulistas, ou seja, 50% dos municípios que possuem legislação de preservação, não preveem a existência de conselhos, deixando as tarefas a cargo exclusivamente do executivo, do legislativo ou de ambos.

Informações relacionadas à legislação de preservação nos estados da nação indicam que somente os estados do Amapá e do Tocantins ainda não legislaram sobre o assunto. Como hipótese, não podemos deixar de considerar que estes são os mais novos estados que se somaram à federação, pois foram criados juntamente com Roraima pela

Constituição de 1988. Essa situação demonstra que as políticas públicas de preservação somente são iniciadas quando as instituições públicas possuem determinada história de existência e reconhecem a necessidade de se preservarem elementos associados à sua identidade como unidade da federação.

Essa conjuntura se configura com determinada semelhança e, concomitantemente, com a construção da “cultura nacional, que busca unir, apesar das diferenças de classes, etnias ou gêneros”, os indivíduos em torno dos mesmos elementos que estão associados à identidade (AGUIAR, 2015, p. 83), como o bandeirantismo propagado pela burguesia paulistana, diante da afirmação de que os distingue quanto aos demais brasileiros (RODRIGUES, 1999). Essa situação talvez também seja reproduzida em nível municipal, porém os dados disponibilizados pelo IBGE não fazem relação com data de fundação dos municípios, impossibilitando fazer esta constatação.

A pesquisa realizada pelo IBGE também identificou as categorias de representação social que mais estão presentes nos conselhos paulistas. De modo geral, as instituições representadas se repetem em grande parte dos municípios. Assim, por meio dos dados foi possível definir uma hierarquia das categorias com maior presença nos municípios paulistas. Presente em 66% dos conselhos estão as associações de engenheiros e arquitetos; logo em seguida vêm as universidades, Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), organizações não governamentais e instituições culturais; e, com menor incidência, aparecem as associações comerciais e religiosas, conselhos regionais, institutos históricos e geográficos, associações de moradores e, por último, as entidades estudantis.

Esses dados mostram que existe determinada similaridade entre a representação praticada pelos municípios, como também pelo conselho estadual paulista Condephaat, que possui todas as categorias de representação apresentadas acima.

Diante dessa similaridade, há de se destacar três pontos principais. O primeiro é que as políticas públicas praticadas de forma participativa têm-se difundindo muito mais do que as práticas autocráticas de governos, que se resumem exclusivamente às decisões do executivo ou do legislativo quanto ao processo de preservação.

O segundo ponto é a adoção, por parte dos municípios, da representação adotada pelo órgão estadual, mesmo que esse fato não esteja associado a uma política estadual de estímulo e assessoria a esta prática. E, por último, de forma geral, a representação praticada vem ao encontro das necessidades técnicas inerentes ao processo de preservação, ou seja, seus representantes, diante de suas especificidades profissionais, acabam contribuindo para as demandas internas e administrativas do colegiado.

Outra situação relevante é a paridade trazida pelos conselhos, que deve ser respeitada para que os colegiados democráticos atuem de forma imparcial e equilibrada, dificultando assim a dominação de interesses individuais ou corporativos tanto do poder público como de setores organizados da sociedade.

É significativa a representação de engenheiros e arquitetos nos conselhos analisados, se comparada com outras categorias profissionais que também têm estreita relação com o patrimônio, como é o caso de historiadores, sociólogos, geógrafos e arqueólogos. Apesar de a natureza do patrimônio ser multidisciplinar, é na arquitetura que o assunto se tornou disciplina, principalmente atrelado ao seu caráter material. Assim, será que podemos afirmar que o valor arquitetônico é aquele que mais caracteriza o patrimônio protegido no estado nos últimos anos? Ou a demanda desses profissionais nos conselhos se dá em virtude dos cuidados que os bens arquitetônicos tanto requerem?

Outra situação relacionada à representatividade a se destacar é a incidência de representantes da Ordem dos Advogados do Brasil. É fato que as políticas de preservação

praticadas se originam de um aparato legal muitas vezes complexo e passível de diferentes interpretações, em relação às quais esses profissionais são essenciais para auxiliar na sua aplicação e nas demandas de recursos jurídicos inerentes a esses processos.

Outro fator está relacionado ao direito à propriedade, que é o maior entrave legal trazido pelas legislações patrimoniais, causando aos conselhos muitos questionamentos, que inclusive são destacados pelo Condephaat (1998) em uma das suas principais publicações. Como o tombamento se efetiva por meio de um longo processo legal e técnico, requerendo dos gestores e membros conhecimentos jurídicos e procedimentos que são pertinentes à área, sendo que muitas vezes a administração pública não possui em seu quadro quantidade de profissionais suficientes, a participação dos advogados nos conselhos contribui significativamente nos procedimentos administrativos relativos ao tombamento. Importante também destacar que as seções regionais e estadual da OAB possuem comissões de trabalhos especificamente na área de cultura e patrimônio urbano (OAB-Bauru, 2017).

Continuando a interpretação sobre a representatividade, deve-se destacar a participação das universidades em muitos conselhos do estado. O caráter acadêmico proporcionado por esses representantes tende a ampliar as discussões e o embasamento teórico sobre as questões patrimoniais, porém, o que verifica é que a teoria ainda tarda a ser aplicada nas rotinas dos colegiados, como no caso das noções de paisagem ou de patrimônio imaterial, que já poderiam ter sido adotadas há mais tempo, se levarmos em conta as discussões acadêmicas sobre esses temas.

O que pode ser verificado, de forma geral, é que a representação social praticada pela maioria dos conselhos está associada a determinados segmentos profissionais e institucionais, e, de acordo com Nogueira (2011, p. 134), é uma modalidade universal de participação moderna que objetiva um “propósito particular em maior ou menor medida

excludente”, que pode ter grande importância e contribuir para o interesse coletivo se a transparência dos seus interesses for evidenciada, se a ética pautar as decisões e se as práticas forem incorporadas pela dinâmica da sociedade.

Considerada como “participação política” por Nogueira (2011, p. 134), a representação comunitária nos conselhos é resultado do direito à cidadania daqueles que vivem e vivenciam a cidade no seu cotidiano, situação que ainda é pouco encontrada nos conselhos (IBGE, 2014). Moradores dos centros históricos, proprietários de bens tombados, associações de moradores, memorialistas ou até mesmo pessoas envolvidas com a causa são aliados do processo, o que proporciona um desperdício de potencial de força colaborativa, contribuindo para o distanciamento das pessoas comuns do patrimônio.

De acordo com a pesquisa realizada nos processos de tombamento que são objetos deste trabalho, constatou-se que todos eles têm como requerentes membros do Codepac. A legislação estabelece que a solicitação de abertura de processos de tombamento somente é permitida pelos conselheiros, promotoria estadual e pelo proprietário do bem em questão, limitando assim as iniciativas individuais e de outros setores que não têm representação no conselho. A problemática verificada diante da ausência de representação mais plural e ampla nos conselhos implica a restrição quanto à atribuição de valores por parte do colegiado e, de acordo com Aguiar (2015, p. 88), são esses valores que acabam definindo aquilo que será preservado ou simplesmente descartado.

A pesquisa traz também as atribuições mais comuns praticadas pelos conselhos paulistas. Basicamente estão associadas à definição de competências e à realização de procedimentos que findam na preservação, como se segue: realizar inventários; formular e fazer cumprir as diretrizes da política de preservação; proceder ao tombamento; elaborar diretrizes; emitir pareceres e fiscalizar o uso dos bens tombados. A amplitude das

atribuições dos conselhos define que o seu campo de atuação se dá em toda a cadeia de procedimentos dedicada à institucionalização do patrimônio.

Fundos de preservação que possibilitam o recebimento de recursos financeiros de governos, fundações, empresas e até mesmo de pessoas físicas também são identificados como programas de preservação desenvolvidos pelas políticas públicas locais. Muitas vezes esta é a única forma de captar e direcionar recursos para o patrimônio. São indicados pelo PNC como estratégicos para os municípios que compõem o Sistema Nacional de Cultura.

Finalizando, outra situação a ser destacada está associada à natureza dos conselhos. Aqueles de caráter deliberativo representam 66% do total, significando que a maioria dos conselhos municipais tem suas decisões inseridas nas rotinas administrativas das diferentes estruturas municipais (OLIVEIRA; PEREIRA, 2010). Adicionalmente, a eles cabe o papel de fiscalizar e acompanhar a execução dos programas. Os conselhos que dependem diretamente das decisões do poder público, considerados de natureza consultiva, normativa e fiscalizadora, se mostraram em menor número e, segundo os mesmos autores, somente os conselhos deliberativos atuam completamente nos processos públicos.

Os museus, segundo mecanismo de proteção, objeto deste trabalho, além de serem os mais difundidos no país, têm suas informações mais sistematizadas e disponíveis se comparadas àquelas relacionadas aos conselhos. Assim, de forma geral, os dados oficiais sobre os museus no estado de São Paulo podem ser identificados pelos indicadores culturais do IBGE, como também por órgãos responsáveis pela política pública para museus, em nível estadual, como o Sisem, e federal, como o Ibram.

Porém, é importante destacar que cada um deles apresenta dados, métodos de coleta e leituras distintas. Diante disso, as interpretações realizadas a seguir têm como referência a base de dados do IBGE, que será complementada e relacionada com as informações disponibilizadas pelos outros órgãos, tendo em vista que o Instituto tem sua pesquisa mais focada de forma geral nas ações que compreendem a política cultural, com menor ênfase nos equipamentos culturais.

A pesquisa realizada pelo IBGE (2016) no ano de 2014 é o levantamento mais atualizado sobre a atuação dos municípios no campo museal. Os dados mostram que, dos 645 municípios paulistas, 228 apresentam ao menos uma unidade museológica, o que representa 35,3% dos municípios do estado. Esses dados evidenciam a concentração de museus nas regiões Sudeste, Centro-Oeste e Sul do país (IBGE, 2014, p. 20), considerando que o estado de São Paulo está 14% acima da média nacional de municípios com museus.

Os números trazidos pelo IBGE mostram especificamente os museus públicos, ou seja, aqueles que são de responsabilidade dos municípios. Juntas, 228 cidades do estado administram 308 museus públicos. Porém, a base de dados utilizada não apresenta números relacionados aos museus geridos pela sociedade civil ou pela iniciativa privada. Para efeito de análise, consideramos os dados de 2010 disponibilizados pelo Sisem (2016), que mostram a existência de 415 museus distribuídos em 190 municípios, o que nos leva a interpretar que, no estado de São Paulo, grande parte dos museus, ou seja, aproximadamente 75% deles, é administrada pelos municípios. Portanto, são museus públicos. Essa situação pode ser considerada resultado da política estadual de museus, que se inicia com o processo de municipalização dos MHP (MISAN, 2008).

A título de comparação, o estado de São Paulo apresenta também índice superior de museus públicos. De acordo com os dados do Ibram (2011a, p. 63), 67,2% dos museus do país são administrados por órgãos públicos, sendo que 52,6% destes são municipais.

Do universo dos municípios paulistas que possuem museus, 180 deles, cerca de 80%, apresentam somente uma unidade. Essa proporção diminui significativamente conforme vai aumentando o número de museus em cada uma das cidades. Assim, 10% das cidades apresentam duas unidades museológicas e os 10% restantes apresentam mais de três museus administrados pelo poder público.

O destaque é para as duas maiores regiões metropolitanas do estado: Campinas, que conta com sete museus, e a capital, com 13. A existência de maior número não só de museus, mas de forma geral dos equipamentos culturais, é constatada principalmente nas cidades com mais de 500 mil habitantes (IBGE, 2014, p. 19), que juntas somam cerca de $\frac{1}{3}$ da população brasileira.

Um fato importante a se destacar é a existência de sete municípios que informaram possuir museus, mas nenhum deles é administrado pela municipalidade. A pesquisa não mostra a que tipo de instituição estão subordinados, mas foi possível identificar uma característica comum, pois esses municípios apresentam população que não ultrapassa 50 mil habitantes.

Basicamente, as informações pertinentes aos museus disponibilizadas pelo IBGE se resumem aos dados apresentados acima, o que reforçou a necessidade de relacioná-las com outros indicadores, como o *Museus em números*, publicado pelo Ibram. As publicações disponibilizadas pelo Ibram são resultado do Cadastro Nacional de Museus (CNM), realizado de forma autoinformativa pelas instituições públicas que se interessaram em participar do sistema nacional.

Segundo o Ibram (2011a, p. 9), o documento oferece informações sobre “localização, acervo, acesso ao público, serviços oferecidos, e condições físicas dos museus cadastrados no CNM”. Portanto, esse é o indicador cultural mais abrangente em termos de dados realizado por institutos públicos no país relacionado ao campo museal, levando em conta que tanto o IBGE como o Ibram e o Sisem se pautam muito mais pelas questões numéricas do que por outras características relacionadas a suas práticas de atuação e particularidades, fato que proporciona ainda certa dificuldade para a compreensão e a construção de um panorama mais autêntico sobre as práticas de proteção desenvolvidas pelos museus no estado.

A realidade atual mostrada, na qual a maioria dos museus paulistas é administrada pelo poder público, vai ao encontro das interpretações realizadas por Canclini (2008) sobre a atualidade dos museus na América Latina. O autor destaca que os museus são as últimas instituições que permanecem sob a gestão direta do poder público, e que essa situação está sendo intensificada diante da atuação das políticas neoliberais, sendo que essas atribuições são cada vez mais repassadas para a iniciativa privada e sociedade civil. Essa situação apresentada pelo autor pode, de certa forma, ser evidenciada por meio dos dados do IBGE e pelo reconhecimento de que a política pública de museus praticada pelo governo do estado de São Paulo baseia-se na transferência da gestão dos seus museus para instituições sociais.

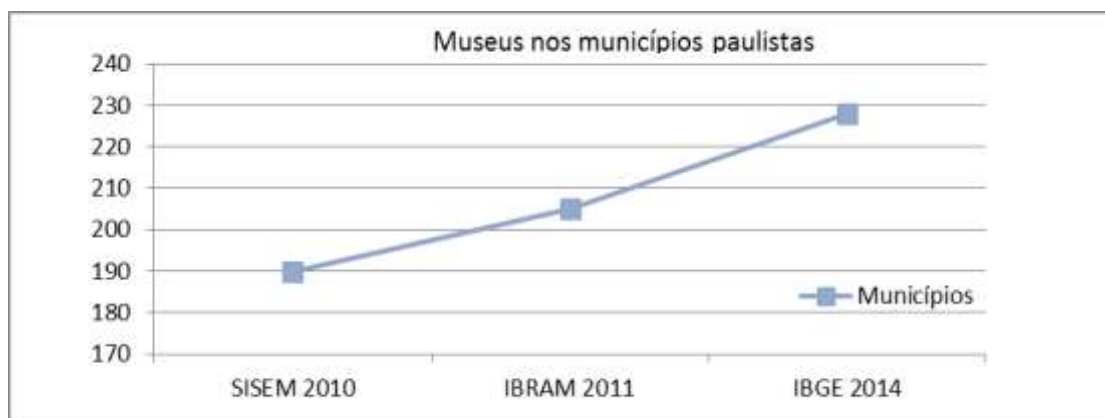
Quanto a outros indicadores culturais, o último levantamento da situação dos museus existentes no estado pelo Sisem foi realizado em 2010, quando se identificaram 415 instituições museológicas, distribuídas em 190 municípios, mostrando que 29,45% dos municípios apresentam pelo menos uma unidade museológica (SISEM, 2016).

O levantamento realizado pelo *Museus em números* (IBRAM, 2011a), identificou que o estado possuía na ocasião 517 instituições, distribuídas em 205 municípios. Esses

dados, se comparados com os do Sisem, se ampliaram, sendo que 31,8% dos municípios passaram a possuir pelo menos uma unidade museológica, índice quase que 10% maior se comparado com a média nacional, que é de 21,1% (IBRAM, 2011b). Esses dados demonstram uma diferença substancial que pode estar associada aos métodos e critérios utilizados por cada instituição na identificação de museus. Os dados apresentados pelo Ibram se diferem também por serem sistematicamente atualizados por meio do Cadastro Nacional de Museus, criado no ano de 2006, que considera como tais os museus virtuais e as estações de preservação ambiental tombadas.

Diante dos dados apresentados pelas diferentes instituições, podemos apontar que existe um crescimento do número de museus no estado, acompanhado pela criação de museus em municípios que ainda não tinham esse tipo de equipamento cultural. O Gráfico 3 mostra esse crescimento utilizando como base os dados das três instituições (IBGE, 2014; IBRAM, 2011b; SISEM, 2016).

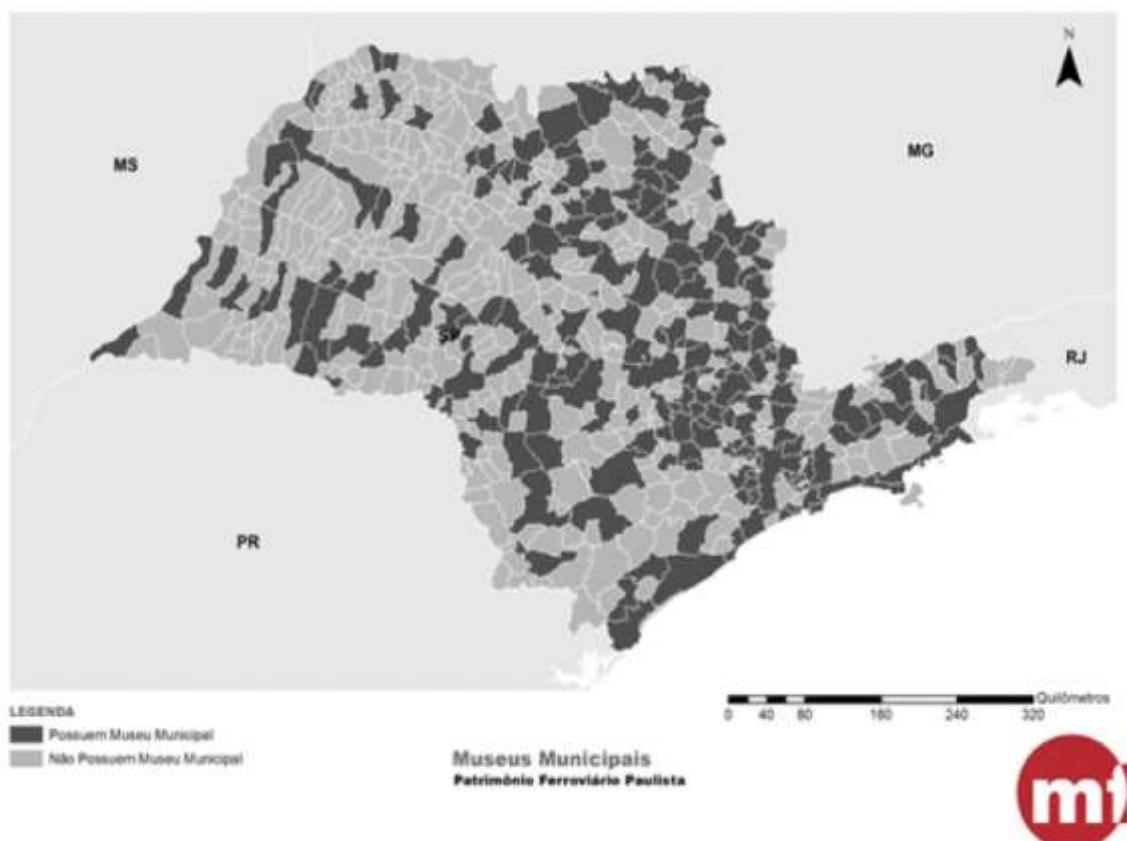
Gráfico 3 - Evolução do número de municípios com museus



Fonte: Elaborado pelo autor.

Para auxiliar a compreensão e a interpretação da distribuição geográfica e a espacialização dos municípios paulistas que possuem museus, elaborou-se um mapa (Figura 3) que apresenta os 645 municípios paulistas, destacando os 229 que apresentam ao menos uma unidade museológica.

Figura 3 - Distribuição espacial dos municípios paulistas que possuem museus



Fonte: Laboratório de Patrimônio Cultural/Projeto Memória Ferroviária, elaborado por Ewerton de Moraes. Base estatística Pesquisa de Informações Básicas Municipais, Suplemento de Cultura – 2014 (IBGE, 2016).

Sobre a distribuição espacial dos museus mostrada na Figura 3, pode-se dizer que ela ainda segue as vertentes de expansão do estado por meio das rotas rodoviárias e ferroviárias. As interpretações que acompanham os levantamentos realizados pelo IBGE, Ibram e Sisem, bem como as produções acadêmicas, como a de Misan (2008) e Ávila (2014), de certa forma situam a ocupação territorial, os sistemas de transporte e o desenvolvimento econômico como os principais fatores que influenciaram o surgimento de museus nas cidades. Outro fator está associado ao número de habitantes – as cidades maiores apresentam mais museus, como é o caso da capital, de Campinas, de Ribeirão Preto e de outras de médio porte.

Adicionalmente, o que se observa é que as características das cidades que não possuem museus não são apresentadas pelas pesquisas, situação que ainda requer

aprofundamento, tornando-se um cenário substancial para a realização de novas pesquisas.

A Figura 3 também expõe uma menor frequência de cidades com museus nos extremos oeste, norte e sul do estado, basicamente entre as divisas com Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Paraná, além de uma faixa que acompanha o Vale do Ribeira. Essa situação mostra ainda uma significativa polarização exercida pela capital, que vai se enfraquecendo de acordo com o seu distanciamento.

Para aprofundamento dos elementos associados às políticas públicas de criação de museus no estado, é importante reconhecer também o seu processo cronológico. Os dados trazidos pela pesquisa do IBGE não apresentam as datas de criação dos museus. O que se observa é que, apesar da existência de instituições nos âmbitos federal e estadual que disponibilizam indicadores museais, esses dados se mostram incompletos, inconsistentes e desarticulados entre si.

Tanto as informações disponibilizadas pelo Sisem quanto pelo IBGE não apresentam data de criação dos museus, sendo que esses dados são encontrados somente no *Guia de museus brasileiros* (IBRAM, 2011a). Este guia de museus tem como objetivo disponibilizar informações básicas sobre as instituições no país, com ênfase na temática de cada museu, localização e atendimento ao público. O método utilizado na captação dos dados se dá pela iniciativa das próprias instituições, mediante adesão ao Cadastro Nacional de Museus. Trata-se de um levantamento um pouco mais abrangente que o apresentado pelo IBGE, reunindo o registro de mais de 3.200 museus brasileiros.

Entretanto, a inconsistência de algumas informações também se apresenta neste *Guia*, como a falta da data de criação de 61 museus, número que significa mais de 12% do total das 498 instituições. Mesmo assim, essa base de dados poderá auxiliar na

construção do panorama dos aspectos relacionados à cronologia museal no estado.

A trajetória museológica no estado de São Paulo é bastante recente. Ela se inicia há pouco mais de 120 anos, tendo a capital como cidade de maior concentração de museus até o presente. O primeiro museu criado no estado foi o atual Museu Paulista, aberto no ano 1895, que originalmente era dedicado à história natural. Posteriormente surgiram o Museu do Butantã, em 1901 e a atual Pinacoteca do Estado, em 1905.

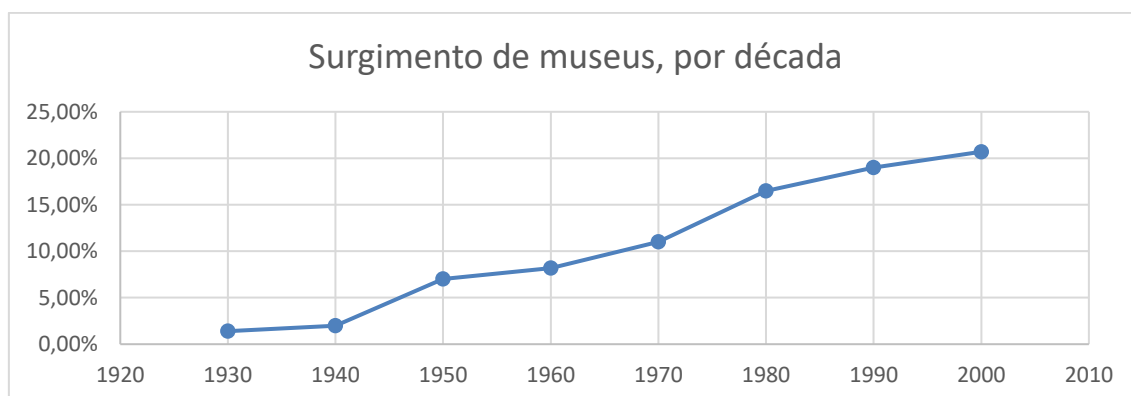
Os museus das cidades de Rio Claro (Museu do Eucalipto, de 1916), Itu (Museu Republicano, de 1921) e Campinas (Museu de História Natural, de 1937) abriram a rota rumo ao interior trazendo temáticas variadas com relação à tipologia de acervo. Como exemplo, o Museu do Eucalipto tem a sua história relacionada à expansão ferroviária pela Companhia Paulista, o que sinaliza o início institucional da preservação do patrimônio industrial ferroviário no interior, contribuindo para o surgimento de diversos museus ferroviários no estado. Já a criação do Museu Republicano em 1921, em Itu, demonstra o início do processo da valorização do movimento republicano paulista, e de certa forma explicita as diretrizes adotadas pela política pública de preservação iniciada com a criação dos MHP.

Os primeiros MHP criados tinham como objetivo imortalizar os quatro presidentes republicanos paulistas: MHP Campos Salles, em Campinas (1937); MHP Prudente de Moraes, em Piracicaba (1956); MHP Rodrigues Alves, em Guaratinguetá (1956) e MHP Washington Luís, em Batatais (1956).

Desde o surgimento do primeiro museu até o início dos anos 1930, houve um reduzido ritmo de crescimento, sendo criado um museu a cada década, conforme pode ser observado no Gráfico 4. A partir da metade da década de 1930, a situação se modifica, tendo em vista um crescimento constante e de forma mais intensa, atingindo

respectivamente 1,4% e 2% dos museus do estado nas décadas de 1930 e 1940.

Gráfico 4 - Evolução do surgimento de museus no estado de São Paulo, por década



Fonte: Elaborado pelo autor com base no *Guia de museus brasileiros* (IBRAM, 2011a).

Mas é na década de 1950 que começa a ganhar maior ritmo a disseminação dos museus pelo estado, com um aumento de 7%, o que equivale à criação de 35 novas instituições, além da inversão da predominância de museus na capital, sendo que, destes, 32 estão localizados no interior. Esses números evidenciam a sobrevivência de parte dos MHP diante do processo de municipalização desencadeado nos anos 1980, revelando a manutenção da política de preservação promovida pelo estado por meio dos MHP e a inclusão da preservação nas rotinas municipais com a criação de estruturas administrativas, orçamentos específicos e quadro de pessoal, como também, em alguns casos, o desenvolvimento de políticas municipais de preservação do patrimônio histórico local.

Nas décadas seguintes ocorre um aumento mais significativo e gradual de criação de museus no estado: em 1960, de 8,2%; em 1970, de 11,5%; em 1980, de 16,5%; em 1990, de 19%; e em 2000, de 20,7%, ocasionando uma concentração de mais de $\frac{1}{3}$ nos últimos 20 anos.

Apesar de o interior contar com a maioria dos museus a partir da década de 1950, a quantidade localizada na capital é mais expressiva, pois, segundo o Ibram (2011b), ali está localizado $\frac{1}{4}$ dos museus de todo o estado, ou seja, 129 dos 498 museus, situação que coloca a capital paulista como a maior entre as demais da federação em quantidade de unidades museológicas.

Quanto à função original dos prédios onde estão instalados os museus brasileiros, independentemente de sua tipologia, segundo dados do Ibram, a maioria deles – cerca de 32% – está sediada em residências e 4,2% têm suas instalações associadas a estruturas ferroviárias. O que se observa é que a maioria dos museus brasileiros – aproximadamente 75% – possui sede própria, porém, a pesquisa possibilita a interpretação de que os museus no Brasil quase sempre são instalados em prédios adaptados, com alguma característica histórica ou arquitetônica. Pouco se verifica a construção de estruturas físicas novas que atendam à especificidade de seus acervos e do público. Essa situação demonstra a tendência da política desenvolvida quando da criação dos MHP até os dias de hoje, utilizando prédios históricos adaptados para a instalação dos museus, resolvendo assim os problemas quanto à finalidade e uso das edificações de interesse de preservação (MISAN, 2008).

A situação das instalações dos museus ferroviários se diferencia das dos demais museus diante das particularidades do patrimônio industrial, que é caracterizado pelo conjunto arquitetônico, tecnológico e humano. Essa tipologia de museu tem sua origem associada ao processo de patrimonialização de um conjunto de estruturas industriais que se tornam acervo museológico.

Com base nos dados divulgados pelo Ibram (2011) e Sisem (2016), podemos destacar que o surgimento dos museus com temática especificamente ferroviária no estado data do final da década de 1970, durante o processo de privação do setor, período

em que o patrimônio da antiga Companhia Paulista é incorporado à estatal Ferrovias Paulistas S.A. (Fepasa), a qual cria o Museu Ferroviário Irineu Evangelista de Souza (1979), tendo como a figura de patrono o precursor da ferrovia no Brasil, Barão de Mauá (OLIVEIRA, 2010b). A utilização da figura dos patronos também estava presente, conforme esclarece Oliveira (2010b, p. 194), na concepção museográfica inicial implantada. Cada uma de suas cinco salas expositivas levava o nome de um dos presidentes fundadores das empresas ferroviárias.

Após a liquidação da empresa, o museu foi reaberto em 1995 e transformado em Museu da Companhia Paulista. Atualmente é administrado pela prefeitura de Jundiaí e encontra-se instalado nas antigas estruturas operacionais conhecidas como Complexo Paulista. Seu acervo é composto pelas estruturas arquitetônicas pertinentes às oficinas e escritórios administrativos, peças de grande porte que compreendem os bens rodantes, como locomotivas, vagões carros e outros, além de peças de pequeno porte relacionadas às técnicas de trabalho ferroviário (JUNDIAÍ, 2017).

A Vila de Paranapiacaba, local onde está instalado o Museu Tecnológico Ferroviário de Paranapiacaba, representa o maior conjunto ferroviário do estado, que se encontra tombado pelo Condephaat (1987) e pelo Iphan (2003) (MORAES, 2016). Inicialmente a preservação se deu com a implantação de um trem turístico no ano de 1987 pelo Preserfe, em parceria com a Associação de Preservação Ferroviária (ABPF), que funcionou até 1991. Com a extinção da RFFSA, a prefeitura de Santo André adquiriu a Vila no ano de 2002 (PMSA, 2017), sendo que, em 2005, a ABPF passou a gerenciar o museu, que conta com um acervo formado por pátio de manobras, máquinas fixas, oficinas, carros, vagões, locomotivas, objetos ferroviários e dois sistemas funiculares de acesso à base da serra de Paranapiacaba (ABPF, 2017a).

No ano de 1984 foi criado o Museu Ferroviário Viação Férrea Campinas

Jaguariúna, que consiste num trem turístico que percorre um trecho de 24 km, pertencente à antiga Fepasa, e que interliga as duas cidades. O trajeto é realizado por locomotivas e carros de passageiros das antigas companhias ferroviárias Fepasa e NOB, e é administrado pela ABPF, regional Campinas (ABPF, 2017b).

Seguindo a cronologia, no ano de 1989 é criado o Museu Ferroviário Regional de Bauru, objeto deste trabalho e que já foi apresentado no texto acima. Posteriormente, no “ano de 1997, tem-se a criação do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana”, numa parceria entre a Fepasa e a prefeitura de Sorocaba, que passou a administrá-lo exclusivamente no ano de 2002 (OLIVEIRA, 2010b, p. 196). O museu está instalado em uma das residências dos engenheiros da companhia, localizada em frente à estação ferroviária, sendo que seu acervo é composto por objetos ferroviários de pequeno porte e extensa documentação relativa à companhia (SOROCABA, 2017).

Na cidade de Indaiatuba é criado, no ano de 2004, o Espaço Cultural Estação Indaiatuba - Museu Ferroviário, por meio de uma parceria entre a RFFSA, prefeitura municipal e Associação de Preservação Ferroviária de Indaiatuba. Seu acervo é formado por locomotivas a vapor e objetos ferroviários de pequeno porte que estão em exposição na estação ferroviária da cidade. Atualmente é administrado por uma fundação educacional (FIEC, 2017).

O Museu de Arqueologia Industrial Thomaz Cruz, criado em 2006 na cidade de Mairiporã, leva o nome da instituição de ensino privado que administra o museu. Seu acervo é composto por objetos ferroviários, locomotivas, carros, vagões e máquinas de diversas áreas, como a gráfica, a fotográfica, a automotiva, a têxtil, entre outras. O museu atua como equipamento de extensão da instituição de ensino. Este é único museu ferroviário do estado que tem administração privada (MAITC, 2017).

A Estrada de Ferro Perus-Pirapora, localizada entre os municípios de São Paulo e Cajamar, foi reativada com finalidade turística pelo Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural no ano de 2010. Considerado pela instituição como ecomuseu, seu acervo é composto por material rodante, linha férrea e instalações arquitetônicas, que estão distribuídas na região do Parque Anhanguera e do rio Juquery (EFPP, 2017). Podemos considerar que o diferencial do museu não é somente sua integração com a natureza, mas sim o modelo de preservação adotado. De acordo com Moraes (2016, p. 116), ali se reconhecem e se identificam as várias partes do conjunto, ou seja, do “sistema ferroviário”, seguindo assim os conceitos mais atuais sobre patrimônio industrial estabelecidos pela Carta de Nizhny Tagil, de 2003.

No ano de 2011 foi criado o Museu Ferroviário Francisco Aureliano de Araújo, na cidade de Araraquara, sendo seu patrono um ferroviário que faleceu em acidente com uma locomotiva. Instalado na estação da antiga Companhia Rio-clarense, seu acervo é composto por objetos ferroviários de pequeno porte, acessórios de carros de passageiros e documentos funcionais dos trabalhadores da Companhia Paulista, que incorporou o acervo da empresa originária, sendo administrado atualmente pela prefeitura municipal (ARARAQUARA, 2017).

O Museu Ferroviário de Sabaúna foi o último equipamento cultural a ser instalado no estado de São Paulo. No ano de 2014, a estação ferroviária do distrito que leva o seu nome, pertencente à cidade de Mogi das Cruzes, foi transformada em espaço expositivo. O acervo da instituição, administrado pelo município, é composto por objetos ferroviários e máquinas da Estrada de Ferro Central do Brasil e RFFSA (MOGI DAS CRUZES, 2017).

Antes de mais nada, o surgimento dos museus ferroviários no estado se mostrou mais tardio se comparado com o dos demais museus. Eles surgem inicialmente pela

iniciativa das empresas ferroviárias e, em alguns casos, com a parceria dos municípios (OLIVEIRA, 2010b).

Se levarmos em conta a cronologia do surgimento dos museus ferroviários no estado, mostrada no Gráfico 5, podemos perceber que esta não acompanhou a linha de crescimento constante ocorrida com outras tipologias de museus.

Outro ponto a ser destacado é a interrupção da linha de crescimento ocorrida na década de 1990. Essa situação pode estar associada ao início do processo de extinção da RFFSA, quando em 1992 foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, período transitório em que o patrimônio da empresa passou por indefinições quanto à sua destinação e usos. O crescimento do número de museus é retomado na década de 2000 e pode estar associado principalmente à extinção da RFFSA, por meio da lei federal 11.483, de 31 de maio de 2007, que também atribui ao Iphan a competência para receber e gerir o patrimônio móvel e imóvel de “valor artístico, histórico e cultural” (BRASIL, 2007, p. 1). Essa situação proporcionou o surgimento de uma quantidade significativa de acervo ferroviário, incondizente com a capacidade de gestão por parte do Iphan, que vem elaborando convênios com entidades civis e do poder público municipal para transferência provisória desse acervo ferroviário (LASMAR, 2017).

Gráfico 5 - Evolução do surgimento de museus ferroviários no estado de São Paulo, por década



Fonte: Elaborado pelo autor com base no *Guia de museus brasileiros* (IBRAM, 2011a).

No curso do processo de liquidação da RFFSA, ocorreu que um grande número de prédios pertencentes à empresa se tornou não operacional quando da atuação das companhias ferroviárias que obtiveram a concessão do sistema, provocando, de um lado, o abandono de muitos deles, e, de outro, a sua ocupação para outras finalidades. Muitos desses prédios, como estações, oficinas, casa de turma e rotundas, foram assumidos por entidades sociais e pelo poder público local para dar conta das suas necessidades de espaço no atendimento de suas diversas funções, inclusive as culturais. Muitos museus com temáticas diversas da ferroviária foram instalados nesses prédios, como o Museu da Língua Portuguesa, localizado na Estação da Luz, na capital; o Centro Cultural Rotunda, de Cruzeiro, e até mesmo em Bauru, onde o Museu Histórico Municipal está sediado no Complexo Central Paulista.

Diante da prática muito presente da instalação de museus, ou mesmo equipamentos culturais, em prédios tombados, se coloca a problematização quanto aos usos destes bens. Ou se busca bens tombados para instalação de museus como forma de agregar novos significados simbólicos, adversos ou associados a temática do museu. Muitas vezes os museus acabam se adaptando a estrutura física concebida para outro fim. No contraponto, também se verificar a criação de museus como forma de dar função ou finalidade a bens tombados, partindo da ideia de que o melhor destino a ser dado à um prédio histórico, não é a sua finalidade originária, mas sim novos usos associados a sua patrimonialização. Assim entendemos que as questões associadas aos usos destes bens ainda requerem maior aprofundamento e análise das questões deparadas.

A historicidade das políticas públicas de preservação de âmbitos nacional e estadual mostra determinada similaridade quanto aos objetivos ideológicos e de poder que traziam por meio de suas ações e programas. Se de um lado a política federal de preservação buscava instituir o nacionalismo, por meio da valorização dos monumentos coloniais, de

outro a política estadual buscava construir e demarcar sua representação como unidade federativa. Tal busca se deu pela valorização de seus vultos históricos, como o bandeirismo, o movimento republicano e as conquistas da elite cafeeira e industrial, de modo a construir uma identidade paulista com ênfase na patrimonialização.

Algumas diretrizes trazidas pelas primeiras políticas públicas de preservação praticadas pelos museus do estado, quando da criação dos MHP, ainda permanecem na atualidade, seja pela manutenção da “figura” dos patronos, seja pelo uso de bens históricos ou tombados, como os espaços onde muitos museus são instalados.

Quanto à espacialização dos mecanismos de proteção, podemos considerar algumas características pertinentes à localização geográfica desses municípios. A comunicação proporcionada pelas redes de transporte e de informação possibilitou maior facilidade de acesso a bens, recursos e à difusão de novas ideias e práticas culturais de preservação, que se restringiam à capital.

Outra característica está associada às condições econômicas proporcionadas tanto pela produção rural quanto pela industrial, que fomentaram a circulação da produção e do capital na formação e crescimento das cidades do interior. E, por último, podemos citar que o aumento populacional e o crescimento das cidades provocam modificações urbanas que contrapõem o novo com o antigo, o que proporciona relativa tensão diante das alterações urbanísticas, fato que traz para a discussão nas cidades a necessidade de mecanismos de proteção que atuem na garantia da preservação de elementos urbanos associados à história das cidades e das pessoas.

Quanto aos conselhos municipais, pode-se concluir que esse mecanismo de proteção não é tão presente nas cidades paulistas como os museus. A criação de museus e sua disseminação nos anos 1960 e 1970 foram proporcionadas por uma política pública

estruturada com objetivos bem definidos pelo governo do estado, como apresentado acima, diferentemente do que aconteceu com os conselhos participativos de preservação a partir da década de 1990, que não foram estimulados por uma política estadual.

O surgimento dos conselhos se deu muito mais por iniciativas independentes dos municípios, que buscaram desenvolver seus próprios mecanismos para proteção do patrimônio local, do que por meio da política estadual, que se restringia ao tombamento de bens de relevância estadual, localizados nos municípios, por meio da atuação do Condephaat. Nos últimos dez anos, o Plano Nacional de Cultura tem contribuído para o aprimoramento das estruturas e gestão da preservação patrimonial nos municípios.

Os indicadores culturais, ferramenta base para o planejamento, execução e avaliação das políticas públicas, que surgem mais recentemente de forma sistematizada e acessível no Brasil, são a característica de destaque no percurso da preservação nos últimos 50 anos. Juntamente com o PNC, em que os municípios são chamados a implantar suas políticas com base em diretrizes democraticamente definidas para os três níveis de governo, deverão, de forma significativa, influenciar a qualidade e o envolvimento da sociedade nas questões ligadas à preservação.

Outro fator que deve ser considerado é a falta de informação e de pesquisas acadêmicas que tratem das características e particularidades dos municípios que não possuem nenhum mecanismo de preservação. Esses estudos poderiam contribuir muito para a compreensão do porquê a institucionalização da preservação não é mais difundida no estado e também para apontar elementos que possam contribuir para a implementação de políticas articuladas entre a União, estados e municípios.

O patrimônio existe como força política na medida que é

teatralizado em:

comemorações, monumentos e museus.

A teatralização do patrimônio é o esforço para simular que há

uma origem, uma substância fundadora, em relação à qual

deveríamos atuar hoje.

Esta é a base das políticas culturais autoritárias

(CANCLINI, 2008, p. 162).

CAPÍTULO 2. A POLÍTICA PÚBLICA DE PRESERVAÇÃO LOCAL

2.1 AÇÕES INICIAIS

Desde o início das primeiras ações de preservação praticadas tanto pelo poder público como pelas entidades sociais e privadas no município, os objetos da indústria ferroviária local sempre estiveram presentes, o que demonstra a relação íntima da ferrovia com a memória coletiva da cidade. As empresas ferroviárias também atuavam internamente e de forma implícita mantendo preservados objetos apreciáveis que demonstravam o processo de produção praticado no passado, como é o caso das várias locomotivas a vapor e carros de passageiros que se tornaram acervo do MFRB.

Um exemplo significativo é a locomotiva a vapor nº 1 da NOB, que parou de operar na primeira metade do século XX e virou acervo museológico de grande atração na exposição do primeiro museu instalado na cidade, o Museu Histórico Pedagógico Morgado de Matheus (MHPMM), no ano de 1979 (Figura 4). Os jornais da época mostram que objetos e documentos relativos à ferrovia sempre estiveram presentes no acervo MHPMM, que foi basicamente formado por doações particulares estimuladas por campanhas públicas, como a pintura de óleo sobre tela da professora Angelina Messemberg, que por várias vezes representou a cidade por meio da sua arte (figuras 5 e 6).

Figura 4 - Locomotiva nº 1 da Efnob, cedida temporariamente pela RFFSA para compor o acervo do MHPMM



Fonte: *Jornal da Cidade* (1979a, p. 3).

Figura 5 - Doação da pintura *Pátio Ferroviário* em óleo sobre tela da artista plástica Angelina Messenberg



Fonte: *Jornal da Cidade* (1979d, p. 5).

Figura 6 - *Pátio Ferroviário* em óleo sobre tela da artista plástica Angelina Messenberg



Fonte: Fotografia cedida pelo Museu Histórico Municipal de Bauru, de autoria de Paulo Folcato.

O MHPMM de Bauru, criado pelo governador do estado Jânio Quadros no ano de 1956, por meio do Serviço Estadual de Museus, passou por um longo processo de formação. Segundo a revista local *Realce*, de setembro de 1969, essa tarefa ficou a cargo de uma das mais tradicionais universidades da cidade (Figura 7), que oferecia cursos para docência nas áreas de filosofia, história e geografia, e que atualmente é conhecida como Universidade do Sagrado Coração (USC).

Em 1956, o Diretor do Serviço Estadual de Museus da Secretaria de Educação, Dr. Vinicius Stein, vindo a Bauru para ministrar um curso de Museologia, declarou instalado oficialmente junto à Faculdade de Filosofia, Ciências do Sagrado Coração de Jesus, o Museu Histórico Pedagógico Morgado de Matheus, sendo nomeada diretora a Irmã Rosalva Motter, também diretora da Fafil, que teria sob suas responsabilidades a criação do Museu de Bauru, a partir da instituição burocrática (REALCE, 1969, p. 30).

Figura 7 - Prédio da Faculdade de Filosofia, localizado na Avenida Rodrigues Alves. Atualmente encontra-se tombado e utilizado pelo Colégio São José



Fonte: Revista *Realce* (1969, p. 30).

Identifica-se, durante esse período, não só a preocupação em preservar objetos e documentos que retratam as “origens da cidade”, como “livros velhos, fotografias, revistas, móveis, objetos sacros e documentos” (REALCE, 1969, p. 30), que acabaram sendo doados pela sociedade civil para a formação do museu, como também a intenção de se preservarem elementos arquitetônicos associados à memória coletiva local diante das intensas mudanças estruturais que a cidade vinha passando, como a “extinção de prédios pioneiros diante da urbanização” (REALCE, 1969, p. 31).

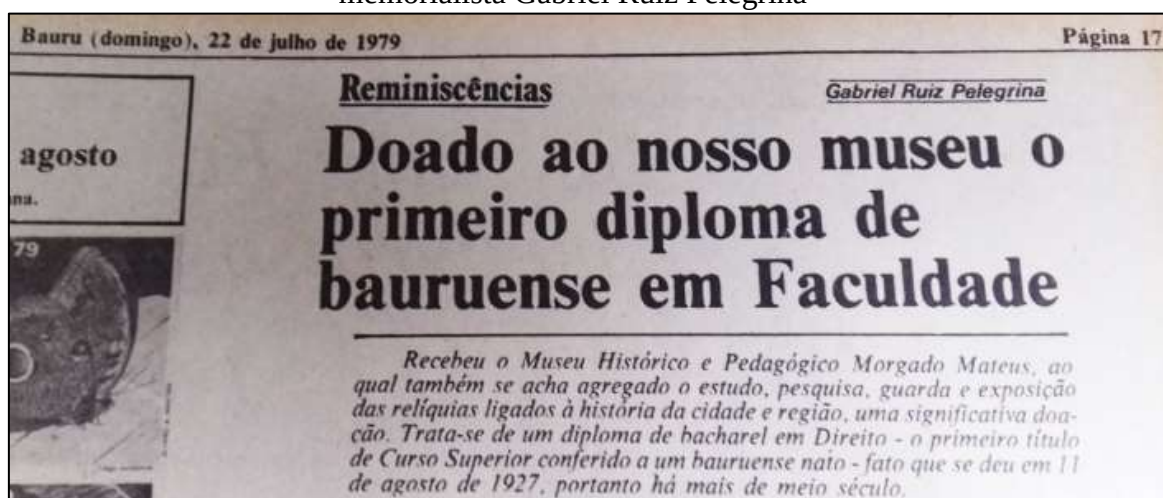
Apesar dessa argumentação apresentada pela revista, a criação do museu não tinha como objetivo preservar imóveis, nem mesmo elementos arquitetônicos associados ao processo de criação do município. Percebe-se que as modificações urbanas, sem qualquer tipo de controle no que tange à preservação da história da cidade, já era algo marcante e visível, e que a criação do museu tinha sido uma forma de diminuir a sensação de

impotência da sociedade, já que esse assunto era muito mais complexo e polêmico diante da interferência no direito à propriedade. Sendo assim, optou-se por direcionar forças para a preservação de objetos e documentos como forma de compensação da descaracterização da cidade como representação do passado, situação apresentada pela revista de forma sutil.

O processo de captação de acervo promovido pela universidade durou mais de 20 anos, intensificando-se no ano que antecedeu a inauguração do MHPMM, principalmente por meio de campanhas realizadas com apoio do jornal local, que conclamava a população a participar, por meio de doações de objetos, documentos e fotografias, como pode ser visto nas diversas matérias publicadas no período (JORNAL DA CIDADE, 1979a, p. 3; 1979b, p. 28; 1979c, p. 17; 1979d, p. 5; 1979e, p. 25; 1979f, p. 3).

Além de divulgar a campanha de captação de acervo, as matérias são testemunhos de que as doações foram realizadas basicamente por famílias tradicionais da cidade (Figura 8) e do círculo de influência da referida universidade, como as doações das famílias Motter, Carvalho, Giaxa, Romano e da própria irmandade do Sagrado Coração, além de outras (REALCE, 1969, p. 31).

Figura 8 - Artigo sobre doações das famílias tradicionais da cidade escrito pelo memorialista Gabriel Ruiz Pelegrina



Fonte: *Jornal da Cidade* (1979c, p. 17).

Assim, podemos considerar que a preservação ferroviária de forma institucional e pública tem seu início com a abertura do referido museu por iniciativa e gestão do governo do estado, capitaneado pela universidade.

Desde a sua criação o Museu Histórico Municipal, passou a funcionar no mesmo espaço físico que o Museu Histórico Pedagógico, situação que culminou com a municipalização do museu estadual no ano de 1997 (MHMB, 2017). Diante disso, o museu estadual, MHPMM, foi o precursor na formação do acervo ferroviário, que com o passar do tempo ganhou um museu específico sobre o assunto – o MFRB –, acondicionando e preservando de forma mais particular essa tipologia de acervo.

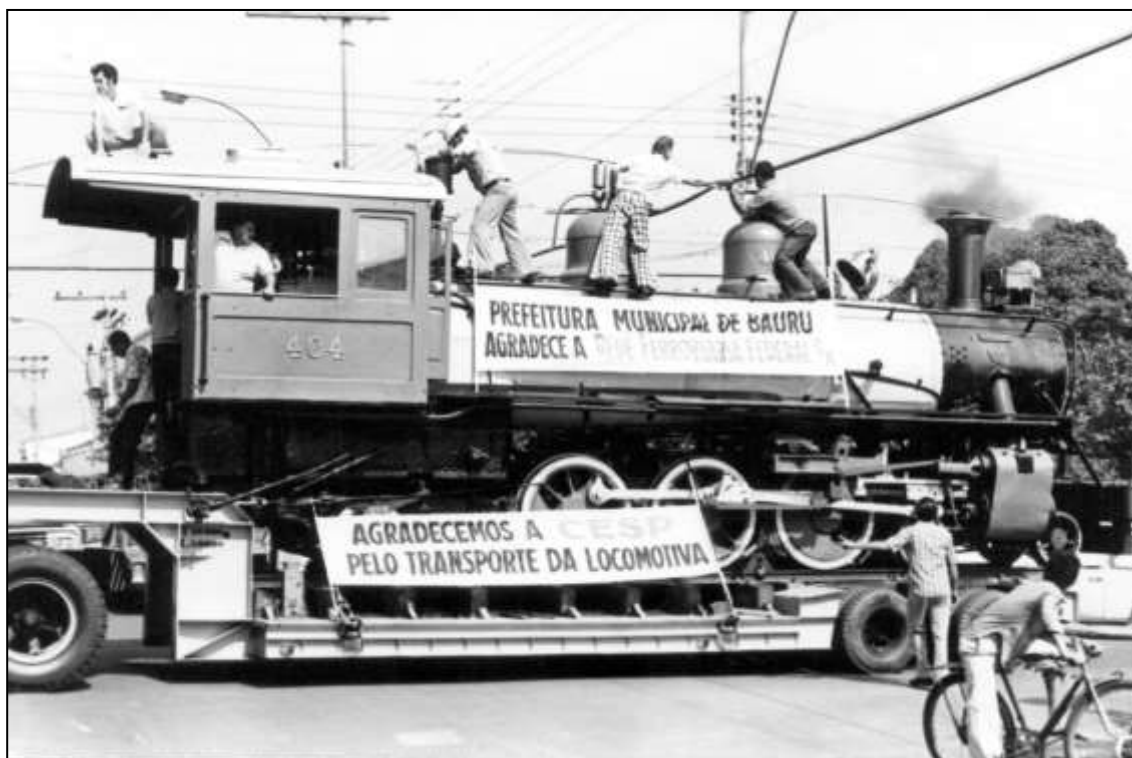
No âmbito das ações do governo municipal, a primeira ação concreta de preservação ferroviária realizada aconteceu no ano de 1980, quando a locomotiva a vapor 404 da Efnob (figuras 9 e 10) foi colocada em exposição no Bosque da Comunidade¹⁵ (JORNAL DA CIDADE, 1980). Trata-se, de certa forma, de uma patrimonialização dos vestígios da indústria ferroviária local, representante de um passado que durou até o início dos anos 1960, quando as locomotivas a vapor pararam de operar definitivamente na Efnob (PMB, 2017) e foram substituídas pelas locomotivas a diesel.

A locomotiva 404¹⁶, exposta no Bosque da Comunidade juntamente com a locomotiva 278 e a nº 1, expostas no MFRB, são os últimos exemplares de máquinas a vapor existentes na cidade de Bauru. A referida locomotiva foi tombada pelo conselho de preservação local no ano de 2010, por meio do Decreto 11.378.

¹⁵ O bosque da Comunidade de Bauru foi inaugurado no ano de 1980. Está localizado na região sul do município, sendo um dos poucos locais arborizados desta parte da cidade, muito utilizado para práticas esportivas e de lazer.

¹⁶ Produzida pela Baldwin Locomotive Works, de origem americana, a 404 chegou a Bauru em 1920. No ano seguinte iniciou seus trabalhos na cidade de Aquidauana (MS), retornando a Bauru no início dos anos 1970 (G1, 2013), onde foi recuperada externamente e cedida à PMB pela RFFSA, por meio do Termo de Permissão de Uso n. 689, de 3 de agosto de 1977 (PMB, 2017).

Figura 9 - Transporte da locomotiva 404 das oficinas da RFFSA ao Bosque da Comunidade



Fonte: MHMB, autor não identificado.

Figura 10 - Obras de construção da estrutura expositiva, representando plataforma ferroviária para exposição da locomotiva



Fonte: MHMB, autor não identificado.

Mas é a partir da década de 1980 que as ações de preservação se intensificam, novos equipamentos culturais de preservação são criados e de fato começa a ser desenhada a política pública de preservação que podemos identificar nos dias de hoje.

A experiência adquirida pela USC nos quase 20 anos que se deram entre o curso realizado por Stein em 1959 e a inauguração do museu em 1979, foi decisiva para que a universidade abrisse, quatro anos depois, o Núcleo de Pesquisa e História Gabriel Ruiz Pelegrina (Nuphis)¹⁷.

A contribuição das universidades na construção das políticas públicas de preservação da cidade também se destaca, iniciando com o curso de graduação em arquitetura e urbanismo criado no ano de 1984 (FAAC, 2017a), pela antiga Fundação Educacional de Bauru, que em 1988 foi incorporada pela Unesp. Mais recentemente, no ano de 2003, foi implementado o programa de pós-graduação (FAAC, 2017a), do qual este projeto faz parte, contribuindo assim com a participação de docentes na criação e composição do Codepac, Condephaat e no desenvolvimento de pesquisas e projetos relacionados à preservação ferroviária (FAAC, 2017b).

A Unesp também contribuiu para a preservação da memória ferroviária, por meio do Centro de Memória Ferroviária Unesp/RFFSA, que funcionou junto ao MFRB a partir de 1995, com a direção do professor João Francisco Tidei de Lima e de Nilson Ghirardello. Segundo Lima (2017), historiador de formação, o Centro de Documentação e Memória da Unesp o incumbiu de coordenar o projeto de recuperação de documentos

¹⁷ Segundo a Universidade, o Nuphis foi criado em 1983 com o objetivo de se tornar um “depositário de informações, documentos e coleções relevantes” associados à história da cidade e da região (USC, 2017, p. 1). Dirigido pelo memorialista e ex-ferroviário Gabriel Ruiz Pelegrina, que dedicou grande parte da sua vida a escrever e pesquisar sobre a ferrovia, o acervo da nova instituição foi formado inicialmente pela sua coleção particular (JORNAL DA CIDADE, 1991a, p. 19) e, com o tempo, foi absorvendo acervos pessoais, como o do poeta Rodrigues de Abreu e de instituições como a Polícia Militar e o Judiciário (USC, 2017, p. 1).

da Efnob, que se encontravam “amontoados em depósitos junto aos trilhos da infraestrutura ferroviária em Bauru” (LIMA, 2017, p. 1), em conjunto com a Superintendência Regional da RFFSA. Mais tarde, com apoio da Fapesp, alunos bolsistas contribuíram para a “higienização, separação e catalogação” dos documentos, sendo aberto ao público no ano de 1995 (LIMA, 2017, p. 1). O Centro de Memória foi municipalizado em 2008, sendo que todo o seu acervo documental foi incorporado pelo MFRB.

Quanto à atuação do governo do estado no campo cultural, podemos destacar duas ações que contribuíram para a construção da atual política de preservação ferroviária no município. A implantação da Oficina Cultural Glauco Pinto de Moraes, em 1990, e o desenvolvimento do projeto Olhando para os Telhados, iniciado em 1991.

Outro equipamento cultural instalado na cidade que contribuiu para a difusão da memória ferroviária foi a Oficina Cultural Glauco Pinto de Moraes, inaugurada em 1990, que atuou mais especificamente na difusão da memória do que diretamente no processo de preservação ou salvaguarda, porém desenvolveu ações que devem ser consideradas como elementos que contribuíram para a política de preservação local.

Segundo a Secretaria de Estado da Cultura, órgão gestor das oficinas culturais no estado, a proposta tinha como base “a descentralização para o interior de um programa de valorização e divulgação artísticas e culturais mais significativas” (DIÁRIO DE BAURU, 1990, p. 4). A escolha do patrono da oficina cultural e as exposições itinerantes iniciais desenvolvidas pelo órgão de certa forma seguiram seus objetivos relacionados à valorização da “cultura mais significativa” (DIÁRIO DE BAURU, 1990, p. 4) que se apresentava no seu local de atuação. No caso de Bauru, diferentes aspectos da cultura ferroviária local estiveram muito presentes nos projetos e ações desenvolvidas pelo órgão.

Essa situação se inicia com a escolha do patrono Glauco Pinto de Moraes, que estava associada basicamente mais à característica de sua produção artística do que à sua relação com a cidade. Glauco Pinto, artista plástico falecido no mesmo ano de criação do órgão cultural, retira da indústria ferroviária, diante da diversidade de suas máquinas, o principal elemento utilizado no seu processo criativo. Inicia especificamente essa fase artística nos anos de 1970, com pinturas realistas, tendo as locomotivas como referência e inspirando-se principalmente em suas diferentes peças, como se pode verificar nas afirmações feitas pelo historiador de arte Teixeira Leite.

Em sua poética, Glauco Pinto de Moraes explora questões ligadas à forma, cor e textura, por meio da representação dos diferentes materiais que compõem as máquinas. Procura apresentar com realismo seus variados detalhes, como os parafusos sujos de graxa ou o vapor que o maquinário emite quando em funcionamento (ITAÚ CULTURAL, 2017a).

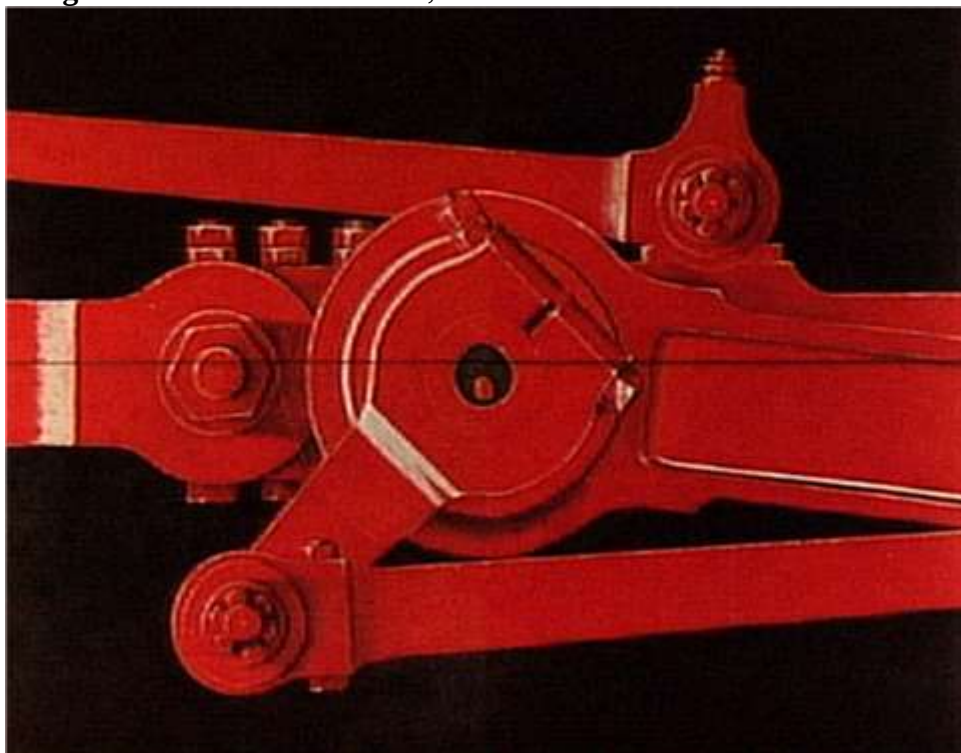
A inauguração do equipamento cultural foi realizada no dia 5 de junho de 1990, tendo como atividade principal uma exposição itinerante de rua, composta por 50 painéis fotográficos sobre a história da ferrovia e da cidade de Bauru. Essa exposição foi montada na calçada externa do prédio e, posteriormente, percorreu diversos locais da cidade. Internamente, o prédio recebeu a exposição do seu patrono com os seus trabalhos mais significativos relacionados à ferrovia (DIÁRIO DE BAURU, 1990, p. 1), conforme mostram as figuras 11 e 12.

Figura 11 - *Engates Ferroviários Acoplados: Visão Superior*, 1978. Glauco Pinto de Moraes. Pintura



Fonte: Itaú Cultural (2017b).

Figura 12 - *Barras Vermelhas*, 1987. Glauco Pinto de Moraes. Pintura



Fonte: Itaú Cultural (2017b).

Outro fato a se destacar sobre o papel da oficina cultural está relacionado ao prédio onde o equipamento foi instalado. Trata-se de um prédio histórico, palco de muitas lutas trabalhistas, construído pelo Sindicato de Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru e Mato Grosso do Sul na década de 1960. Segundo a jornalista do órgão Tatiana Calmon (2017), o prédio foi construído pelos “próprios ferroviários por meio de contribuição financeira dos mesmos, posteriormente foi alugado pelo Governo de estado para instalação da Oficina Cultural” e mais tarde vendido a uma escola particular da cidade (CALMON, 2017, p. 1). Quando pertencia ao Sindicato, o espaço sediava cursos de taquigrafia, datilografia, telégrafo e corte e costura. Abrigou também uma biblioteca, além de ser palco de muitas lutas trabalhistas da categoria (CALMON, 2017, p. 1).

Outra ação que contribuiu para o desenvolvimento da preservação em Bauru, relacionada ao governo do estado, foi a realização do projeto Olhando para os Telhados. Trata-se de um projeto regional envolvendo 38 municípios da região de Bauru, desenvolvido pela Divisão Regional de Ensino do Estado, que tinha como objetivo incluir no ensino de história a possibilidade de os alunos vivenciarem a história local por meio da descoberta da sua própria cidade, utilizando a visita de campo como elemento de aprimoramento do olhar para os prédios localizados na região central das cidades participantes, gerando assim uma demanda de acesso às fontes primárias de pesquisa sobre as cidades, conforme explica a coordenadora do projeto professora Lidia Possas.

A ideia é que os próprios alunos viabilizem suas fontes de consulta antes de se debruçarem sobre a história local. Entre estas fontes estão a coleta de documentos, fotos de instituições e de entidades privadas da cidade; entrevistas com pessoas que experimentaram ou se aproximaram mais sensivelmente da história focalizada, além da observação *in loco* dos cenários dessa história, como o patrimônio arquitetônico. (Ou quem esqueceu que atrás dos tapumes da rua Batista de Carvalho respiram as fachadas arquitetônicas que tem a cara de Bauru do passado?) (JORNAL DA CIDADE, 1991b, p. 5).

Segundo Lidia Possas, o projeto foi lançado oficialmente no segundo semestre de 1991 com a presença de “prefeitos e demais autoridades educacionais dos 38 municípios jurisdicionados à DRE/B, de diretores de escolas, dos professores da rede estadual,

docentes e alunos da Unesp, USP, ITE e USC – universidades de Bauru” (POSSAS, 2017). De forma mais específica, o envolvimento no projeto foi mais intenso por parte da Unesp, que tinha como seu representante o professor do curso de Arquitetura Nilson Ghirardello, que ministrava workshops sobre história e arquitetura, conforme relata: “faziam um roteiro pelas ruas de suas cidades e visitas aos prédios considerados relevantes, e através disso os estudantes tomavam contato com a história local” (GHIRARDELLO, 2017).

O patrimônio arquitetônico que representava o passado passou a ser identificado e observado por um número maior de pessoas. Diante disso, constatou-se que esse patrimônio se encontrava em pleno processo de transformação, tendo em vista as modificações urbanas que acometiam o centro da cidade de Bauru. Alterações apontadas por Possas (2017) quando se refere aos tapumes da Rua Batista de Carvalho estão associadas às obras da Praça Rui Barbosa, de construção do Calçadão da Rua Batista de Carvalho e diante da constatação de que estabelecimentos comerciais iniciavam um processo de renovação na sua arquitetura. Essa situação, segundo Ghirardello (2017) e Possas (2017), foi um dos principais fatores que motivaram intelectuais, entusiastas da memória e políticos a trabalharem para a criação de mecanismos de proteção como o Codepac.

Outra ação que contribuiu não só para a preservação, mas para a aproximação das pessoas com a memória ferroviária local, foi a tentativa de se implantar de forma periódica um trem turístico, que se inicia antes mesmo da criação do MFRB e perdura até os dias de hoje. As tentativas surgem antes mesmo do MFRB e pretendiam proporcionar ao seu público vivenciar o funcionamento da chamada composição histórica, composta de locomotiva a vapor nº 278, de 1919, e carros de passageiros construídos em madeira nas oficinas da NOB nas décadas de 1930 e 1940 (PROCESSO 31.796/2001), conforme

Figura 13.

Figura 13 – Composição histórica formada pela locomotiva 278, carros dormitórios e de passageiros pertencentes à Efnob



Fonte: Foto do autor (2016).

A Superintendência Regional de Bauru da RFFSA, em parceria com o Preserfe, realizava esporadicamente, no final dos anos 1980 e início dos anos 1990, o projeto “Trem da Integração” (AUDE, 2018), que consistia de passeios em datas comemorativas por meio de uma composição ferroviária histórica pertencente à Efnob, fazendo o trajeto do MFRB até a estação de Val de Palmas, num “trem composto por locomotiva diesel-elétrica, uma maria-fumaça e mais quatro carros de passageiros com capacidade de acomodar 300 pessoas” (JORNAL DA CIDADE, 1991c, p. 19).

Mais recentemente se estabelece o Convênio n. 156/2001, firmado entre a PMB, a Ferrovia Novoeste e a Associação Amigos dos Museus, que tinha como objetivo a recuperação do “trem histórico” formado pelos “carros O1; O2; O4; O6; R9; BM, vagão de 2ª classe S22 e locomotiva a vapor nº 278, atualmente de propriedade da RFFSA em

comodato com a Secretaria de Cultura” (Processo n. 4.260/01). O referido convênio estabelecia uma parceria para a implantação do Projeto Ferrovia para Todos, que, segundo o projeto desenvolvido pela SMC, buscava “valorizar a história ferroviária do município de Bauru, que se desenvolveu com a chegada dos trilhos das estradas de ferro Sorocabana, Cia. Paulista e Noroeste do Brasil, no início do século 20” (BAURU, 2001, p. 1) por meio de três frentes de ação.

A primeira buscava a restauração da “composição histórica”, descrita no convênio acima citado, bem como o seu funcionamento periódico como “trem turístico entre a Estação Central da NOB e a Estação de Val de Palmas”. A segunda ação envolvia a “implantação do módulo 2 do MFRB, que ocupará as oficinas da antiga Efnob”, para exposição de objetos ferroviários de grande porte. E, por último, o “Nos Trilhos da Memória: ferrovia e ferroviários”, realizado em parceria com a Faac e a Unesp-Bauru, que consistia em registrar e publicar a memória oral dos ferroviários das três empresas que atuaram na cidade (BAURU, 2001, p. 5).

Das três iniciativas propostas pelo Projeto Ferrovia para Todos, a recuperação da composição histórica foi realizada, sendo que atualmente se encontram em exposição na gare central, anexa ao MFRB, dois livros relacionados à memória dos ferroviários, editados pela PMB. Porém, a implantação do trem turístico, por motivos não identificados nesta pesquisa, não foi colocada em prática de acordo com a proposta até os dias atuais.

2.2 IMPLANTAÇÃO

Podemos considerar que as origens da política pública de preservação na cidade de Bauru estão associadas ao surgimento da primeira estrutura administrativa municipal, especificamente no campo da cultura. Criada no ano de 1985, a Casa da Cultura foi gradativamente sendo estruturada para atender às demandas de formação, difusão e

preservação cultural que vinham sendo realizadas de forma tímida pelo Conselho de Ação Cultural, órgão ligado à Secretaria Municipal de Educação, sendo de caráter consultivo (CATAVENTO, 1985a, p. 2). Fisicamente instalada em uma residência localizada no centro da cidade, a Casa da Cultura incorporou em sua nova estrutura administrativa o referido conselho, tendo como prioridade “democratizar a cultura” na cidade de Bauru, segundo justificativa dada em entrevista pelo então prefeito (CATAVENTO, 1985b, p. 3).

No ano de 1987 foi realizado o primeiro concurso público para a composição do quadro permanente de “Agentes Culturais”, técnicos de nível universitário com formação em diversas áreas do conhecimento que atuariam nas diferentes funções do novo órgão e, conseqüentemente, na implantação da nova política cultural do município, sustentada pelo tripé composto pela formação, difusão e preservação cultural. Dessa forma, buscava-se a “valorização da memória cultural do povo de Bauru” (BAURU, 1988, p. 6). O corpo técnico específico é um dos fatores fundamentais para a construção e execução de políticas públicas planejadas e perenes no campo da cultura.

Organizado estruturalmente em áreas pertinentes à gestão cultural, a Casa da Cultura passou a atuar no âmbito do patrimônio por meio de uma estrutura administrativa chamada de “área de memória cultural”, que, de acordo com o “Relatório Triannual” do órgão, tinha como função “resgatar, organizar e difundir as fontes documentais” (BAURU, 1988, p. 42). Para isso, planejava contar com o Museu Histórico Pedagógico Morgado de Matheus, municipalizado no ano de 1987, e com a implantação de outros equipamentos culturais que ainda estavam em estágio embrionário de criação, como o MFRB, o Arquivo Público Histórico Municipal e o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico, Turístico e Ecológico de Bauru (Compphate).

O Relatório destaca a constituição, em 1985, da Comissão Provisória de Instalação

do MFRB, que tinha como objetivo promover por diversas ações a implantação do museu. Um dos primeiros trabalhos da comissão foi a realização da exposição “Mostra do Museu Ferroviário Regional de Bauru”. No mesmo período foi aprovada pela Câmara Municipal a criação do Conselho Deliberativo do MFRB, composto por representantes das empresas ferroviárias e pelo executivo.

As obras de reforma do prédio que receberia o futuro museu tiveram início em maio de 1988 e, paralelamente a isso, foram realizadas pela nova equipe técnica da Casa da Cultura atividades relacionadas à captação, levantamento do acervo inicial, catalogação, análise histórica das peças e, de certa forma, a montagem do futuro museu (BAURU, 1988, p. 43).

De acordo com o Relatório de 1988, o MFRB, ainda em estágio embrionário, já contava com acervo composto por 231 peças “tombadas e catalogadas”, presentes na primeira exposição do futuro museu que foi montada nos armazéns anexos à Estação Paulista (figuras 38, 39 e 40) e, posteriormente, nos prédios dos escritórios da Efnob, local onde foi definitivamente instalado o MFRB (BAURU, 1988, p. 43). O documento não se refere à atuação do Preserfe na elaboração do projeto museológico implantado no MFRB, nem mesmo esclarece qual foi o mecanismo utilizado para tomar as peças que se tornaram acervo do museu, tendo em vista que na ocasião ainda não existia legislação ou mesmo diretrizes para esse tipo de procedimento, pois oficialmente o museu ainda não havia sido criado.

Outro fato importante da área patrimonial promovido pela Casa da Cultura a ser destacado é a elaboração de um projeto de lei que iria proporcionar a criação do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico, Turístico e Ecológico (Compphate), que teria a função de preservar “equipamentos e espaços históricos de grande importância para a manutenção da memória histórica e cultural do povo

Bauruense” (BAURU, 1988, p. 43). A proposta previa a criação do mecanismo jurídico do tombamento para preservação e conservação de imóveis históricos da cidade.

As particularidades desse projeto de lei não são tratadas pelo Relatório, mas é possível identificar aqui as primeiras ações do poder público municipal no que tange à criação do conselho de preservação e do recurso do tombamento. Essa proposta não foi concluída pela administração, que teve seu mandato finalizado em 1988 (AIRES, 2017).

O *Catavento*, tabloide número zero, produzido pela Casa da Cultura no ano de 1985, é um documento que ajuda a entender a política cultural que seria implementada pela Casa da Cultura. Mais do que isso, mostra argumentos e fatos que influenciaram a criação dos mecanismos de proteção do patrimônio urbano local. A matéria intitulada “O homem, isolado na estrutura urbana da cidade” exprime a preocupação com o crescimento desordenado e a falta de planejamento na cidade. Em uma das suas matérias, intitulada “O que tem que ser preservado”, o jornalista destaca a relação da arquitetura com a economia na formação do patrimônio histórico das cidades da região, a princípio impulsionada pela produção do café e, posteriormente, com o processo de industrialização, e, mais especificamente no caso de Bauru, exercida pelas empresas ferroviárias instaladas.

De forma geral, a matéria destaca o valor histórico relacionado ao desenvolvimento da cidade presente na arquitetura dos prédios localizados principalmente na região central, valor este que deveria ser levado em conta para a elaboração das ações e da política pública a serem implementadas no âmbito da preservação do patrimônio em Bauru por parte do novo órgão. A matéria ainda ressalta a urgência dessas ações por parte do executivo diante do intenso processo de alteração de muitos dos imóveis comerciais do centro da cidade, como pode ser visto em parte do texto da matéria em questão.

Na Praça Rui Barbosa estava a maioria dos prédios com valor histórico. A construção do Banco Itaú destruiu uma antiga casa, a Modelar descaracterizou um prédio neomodernista da década de 1930, onde funcionava a antiga Casa Lusitana. O único que resta é o do Automóvel Clube, que só tem fachada. A estação ferroviária, construída em 1930, tem características de vanguarda se levarmos em conta a época que foi construída (CATAVENTO, 1985b, p. 4).

Como parte da política a ser implantada pela Casa da Cultura, estava prevista a criação do Arquivo Público Histórico Municipal, que teria como objetivo organizar e preservar a “documentação oficial do Município” (CATAVENTO, 1985a, p. 4). Essa é a primeira situação encontrada nesta pesquisa histórica em que o executivo sinaliza a necessidade de preservação da documentação oficial, considerando-a como patrimônio histórico da cidade. Porém, concluída a então administração municipal, no ano de 1988, essa proposta não tinha sido enviada ao legislativo, nem mesmo implantada.

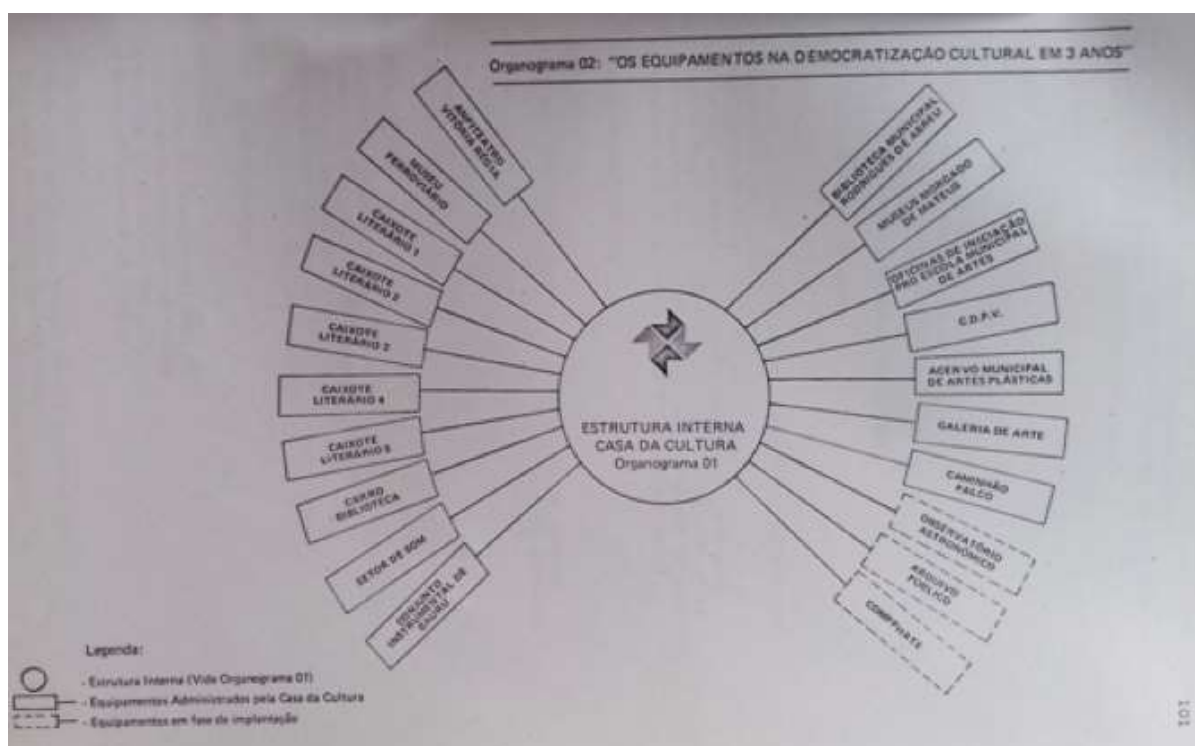
No final do referido Relatório pode ser encontrado o “Organograma 2”, documento que pode ser visto na Figura 14 com o título de “Os equipamentos na democratização cultural em 3 anos”. O organograma mostra a estrutura interna da Casa da Cultura contendo o referido conselho, bem como o arquivo público com “equipamentos em fase de implantação” (BAURU, 1988, p. 101).

O organograma atribui à divisão administrativa da área de memória cultural todas as atividades desenvolvidas na área de preservação, incluindo os museus, que na ocasião contava com três funcionários (BAURU, 1988, p. 103).

O projeto da então administração municipal em criar o Arquivo Público Histórico Municipal e o Compphate efetivamente não avançou. Segundo entrevista realizada com o então dirigente da Casa da Cultura, não se conseguiu “dar continuidade” à proposta em virtude do término do governo, não sendo levada adiante pela administração municipal

que assumiu em seguida (AIRES, 2017, p. 1).

Figura 14 - Organograma dos equipamentos culturais da Casa da Cultura



Fonte: Bauru (1988, p. 101).

Com o passar do tempo, a evolução do setor cultural do município foi se adequando às novas experiências e especificidades do setor cultural que surgiam no país, às demandas locais do setor e aos objetivos pretendidos pelas gestões municipais.

Mas foi no final da década de 1980 e início da de 1990 que ocorreram grandes modificações estruturais nas políticas públicas para a cultura na cidade. No ano de 1989 a Casa da Cultura foi incorporada pela recém-criada Secretaria de Cultura, Esporte, Lazer e Turismo.

Já no ano de 1993, a cultura ganhou *status* de secretaria específica, por meio da Lei 3.545, de 15 de março. Importante ressaltar que esta lei atribui duas funções básicas para a secretaria: a primeira é a de “proteger o patrimônio cultural” e a segunda é a de “formular e executar a política cultural do município” (BAURU, 1993). Para isso, inclui

em sua estrutura administrativa dois conselhos, o Codepac e o Conselho de Cultura, além de dois departamentos, o de Ação Cultural e o do Patrimônio Histórico.

Esse equilíbrio entre as duas linhas de ação se desfaz quando analisamos os investimentos públicos direcionados a cada uma delas. Para isso, tivemos como base a Lei 6.816, de 8 de julho de 2016, que trata da execução orçamentária da SMC para o ano de 2017. Conforme pode ser visto na Tabela 3, os investimentos na manutenção do patrimônio histórico seriam na ordem de R\$ 400 mil, enquanto que para a difusão e formação cultural, o investimento seria da ordem de R\$ 2 milhões.

Outra lei que trata da SMC é a n. 3.601, de 27 de julho de 1993, que promoveu alterações na estrutura administrativa da PMB diante da criação da Secretaria de Cultura. A referida lei, em seu art. 20, detalha a criação da SMC, estabelecendo como objetivo geral a função de implementar a “política cultural do município”. Estruturalmente, a SMC estava dividida entre o Departamento de Ação Cultural e o Departamento de Proteção ao Patrimônio Cultural – deste último faziam parte as Divisões de Museus, que abarcavam os dois museus existentes, o MHMB e o MFRB, e a Divisão Técnica, responsável pelos setores de conservação, restauração, documentação e pesquisa (BAURU, 1993, p. 19).

Outro aparato legal que compõe a política pública de preservação no município é a Lei n. 3.375, de 23 de agosto de 1991, que concede incentivo fiscal de IPTU e ISS a pessoas físicas e jurídicas que investem financeiramente em projetos culturais desenvolvidos no município.

Tabela 3 - Previsão orçamentária da Secretaria de Cultura

Unidade:	02.12.00	SECRETARIA MUNICIPAL DA CULTURA										
Programa:	0028	GESTÃO CULTURAL										
Objetivo:	Realizar a manutenção e ampliação das ações administrativas da Secretaria, garantir o acesso democrático às mais diversas formas de manifestações artísticas, através de ações realizadas e/ou apoiadas, guardar, recuperar, preservar e difundir democraticamente o patrimônio histórico, arquitetônico e cultural do Município.											
Público-alvo:	Sociedade em Geral											
Natureza:	Contínua	Início Previsto:		01/01/17		Término Previsto:		31/12/17				
EVOLUÇÃO DOS INDICADORES												
Descrição		Unidade de Medida		2014		2017		Índice desejado ao final do PPA				
Usuários atendidos pelo serviço		Unidade		95.000		105000		125.000				
Imóveis mantidos e reformados		Unidade		2		3		6				
Eventos realizados ou apoiados		Unidade		262		274		300				
Fonte:												
Descrição da Ação:	Unidade Responsável:	Tipo	Produto (Bem ou Serviço)	Unidade de Medida	Ano	Metas Físicas	Valores (R\$)	REC. PROP.	ESTADUAL	FEDERAL	FUNDOS	OUTROS
2068 - Administração Geral da Secretaria de Cultura	02.12.01 - Gabinete do Secretário e demais Dependências	A	Pagamento de Pessoal Civil	Unidade	2017	110	9.363.670,00	9.363.670,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2109 - Manutenção de Adiantamentos - Prefeitura	02.12.01 - Gabinete do Secretário e demais Dependências	A	Adiantamentos concedidos mensais	Unidade	2017	24	110.000,00	110.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2111 - Manutenção das Ações de Preservação do Patrimônio Histórico	02.12.01 - Gabinete do Secretário e demais Dependências	A	Museus atendidos	Unidade	2017	6	400.000,00	400.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2113 - Formação e Difusão Cultural	02.12.01 - Gabinete do Secretário e demais Dependências	A	Pessoas atendidas	Unidade	2017	350.000	2.000.000,00	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2117 - Gestão de Contratos	02.12.01 - Gabinete do Secretário e demais Dependências	A	Amortização (parcelas pagas/mês)	Unidade	2017	12	115.000,00	115.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2126 - Custeio dos Grupos de Referência	02.12.01 - Gabinete do Secretário e demais Dependências	A	Pagamento de bolsas	Percentual	2017	100	530.000,00	530.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2135 - Restauração da Casa dos Pioneiros	02.12.01 - Gabinete do Secretário e demais Dependências	A	Bem restaurado	Percentual	2017	0	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total:							12.518.670,00	12.518.670,00	-	-	-	-

Fonte: Lei 6.816, de 8 de julho de 2016 (BAURU, 2016).

Além das diversas linguagens artísticas, a lei estende o benefício a projetos que venham a promover bens de caráter materiais como “acervo e patrimônio cultural de museus e Centros Culturais”, e imateriais, por meio do “folclore” (BAURU, 1991, p. 2). Para selecionar os projetos a serem beneficiados foi prevista a criação de uma “Comissão Externa Autônoma”, formada majoritariamente por representantes da comunidade artística e da Secretaria de Cultura.

Os benefícios fiscais estavam restritos ao limite da receita total do município de 2% do ISS e 5% do IPTU, sendo que o colaborador poderia investir no projeto até 20% do seu imposto devido, porém somente 30% dos recursos investidos no projeto seriam compensados por meio do incentivo fiscal. Assim, 70% dos investimentos seriam de responsabilidade do incentivador e 30% por parte do município. Essa relação de valores desproporcional pode ter provocado pouco ou quase nenhum uso da lei por parte dos municípios, tendo em vista que nenhum bem tombado ou mesmo os museus receberam incentivos por meio desse mecanismo (SANCHES, 2017).

Outro mecanismo trazido por esta lei é a criação de um fundo de cultura, chamado de Fepac, com o objetivo de subvencionar as atividades da Secretaria de Cultura, podendo ser composto por diferentes fontes de recursos. Mas o que chama atenção quanto a este fundo é a previsão de receitas vindas de multas expedidas pelo município em razão da “consequência de danos ocasionados a bens artísticos, culturais e bens imóveis de valor histórico” (BAURU, 1991, p. 4).

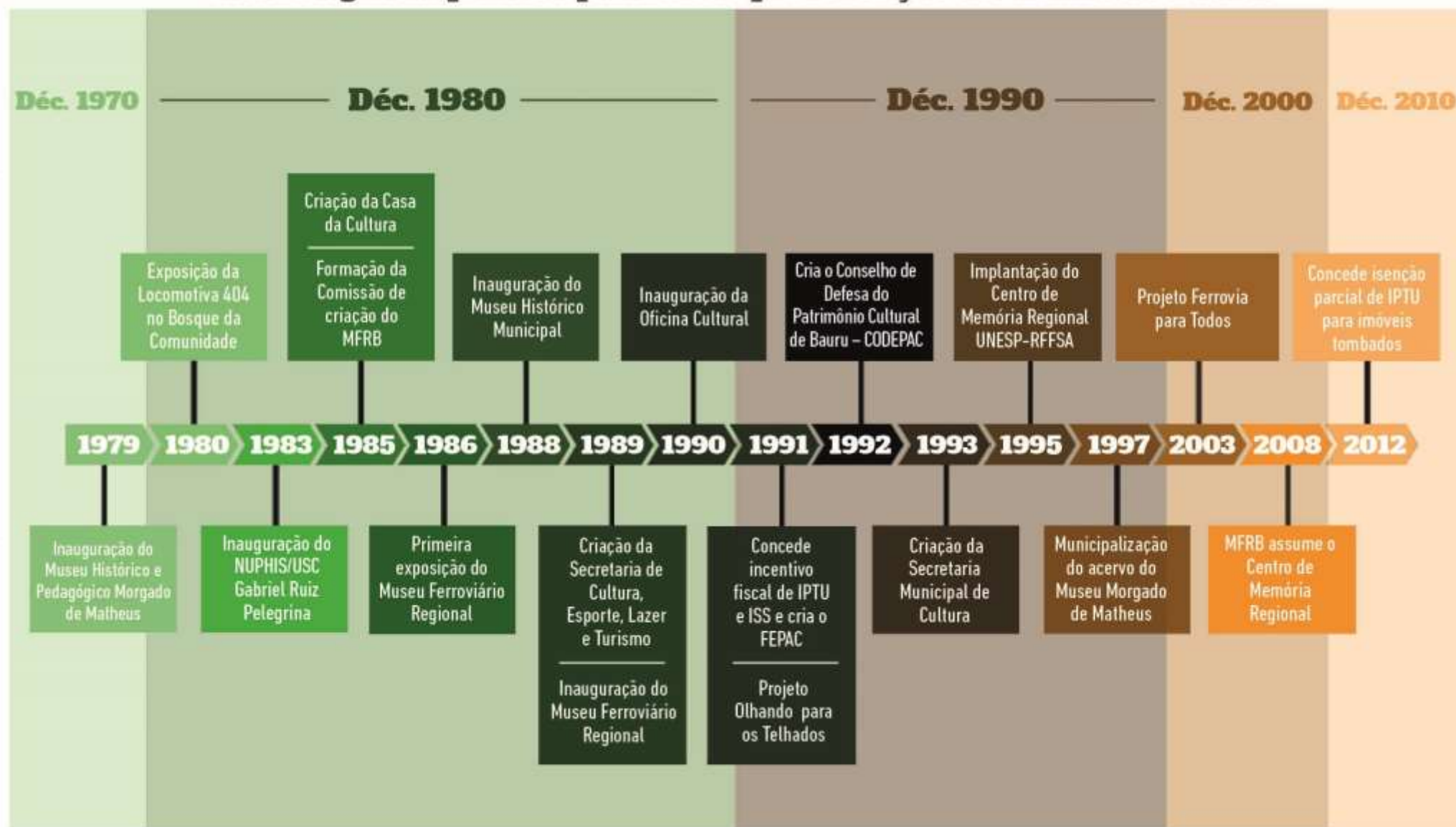
Vale destacar que a previsão de multa para proprietários de bens de valor histórico por alteração dos bens tombados só surge no ano seguinte por meio da Lei 3.486/1992, que cria o Codepac. Até então, não existia nenhuma forma jurídica de preservação, muito menos multa por desrespeito ao bem histórico. Como multas podem compor a formação de um fundo se não existia a previsão legal de se multar? A resposta pode estar associada

à propositura das duas leis em questão, que tiveram a iniciativa do mesmo legislador, porém com um distanciamento temporal de um ano, ou seja, o legislador já preparava a lei que criaria no futuro próximo o Codepac (BARBEIRO, 2016).

A política cultural de proteção ao patrimônio da cidade de Bauru se constituiu principalmente nas décadas de 1980 e 1990. No âmbito nacional, a abertura política e a Constituição de 1988 possibilitaram o surgimento de políticas locais de preservação. No âmbito estadual, as ações se davam nas perspectivas dos museus históricos e da difusão do patrimônio; já no âmbito local, a política surge mediante o anseio de parte específica da sociedade, da estruturação do órgão de cultura e, não menos importante, associada à vontade política dos governos que se sucedem e acabam priorizando ou não a preservação. Essa concentração cronológica, nas décadas de 1980 e 1990, fica evidenciada quando inserida numa linha temporal, que pode ser visualizada na Figura 15, que traz a criação de estruturas, leis e programas de preservação na cidade de Bauru.

Figura 15: Cronologia da Política Pública de Preservação de Bauru

Cronologia da política pública de preservação da cidade de Bauru



Fonte: Elaborado pelo autor

2.3 ATUAÇÃO DOS ÓRGÃOS EXTERNOS: IPHAN e CONDEPHAAT

A ausência de ações do governo federal na proteção do patrimônio ferroviário na cidade de Bauru é percebida ainda mais quando o Iphan passa a ser responsável pela guarda e manutenção de todos os “bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural”, oriundos da extinta RFFSA, tendo a função de preservar e difundir não só a memória ferroviária da antiga empresa estatal, como também do processo histórico do modal ferroviário implantado no país, conforme estabeleceu a Lei Federal 11.483, criada em 2007. A lei refere-se à implementação de uma política específica de difusão e preservação da memória ferroviária por meio de duas perspectivas: a da criação e gestão de equipamentos de memória e a da conservação dos bens arquitetônicos, conforme estabelece seu artigo 9º, parágrafo 2.

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

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

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

Pode-se observar que as atribuições do Iphan no que tange ao patrimônio da RFFSA são claras e objetivas, porém a legislação não estabelece critérios para que o órgão defina aquilo que realmente tem valor para preservação ou não. Para isso, o órgão publicou a Portaria n. 407, de 2010, que define os métodos para se proceder à “valorização, gestão e administração” dos bens ferroviários, por meio de uma comissão interna que terá como resultado um documento oficial intitulado “Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário Nacional”, mediante a criação de “parâmetros de valoração e procedimento de inscrição” dos referidos bens.

Segundo a portaria, os bens que poderão ser incluídos na referida listagem devem obedecer aos seguintes critérios estabelecidos em seu artigo 4º:

Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I - Que apresentarem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico (IPHAN, 2010).

Diante disso, coloca-se a questão: por que o complexo ferroviário da extinta RFFSA, originário da Efnob existente na cidade de Bauru, ainda não foi inserido na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário Nacional, tendo em vista que as características do patrimônio de Bauru atendem perfeitamente aos itens I e II da referida Portaria?

No estado de São Paulo, somente as cidades de Cruzeiro (Companhia Paulista), Sumaré (Companhia Paulista), São José do Rio Preto (Estrada de Ferro Araraquara), Avaré (Estrada de Ferro Sorocabana) e Ribeirão Preto (Estrada de Ferro Mogiana) possuem bens ferroviários na “Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário Nacional” (IPHAN, 2017). Essa situação mostra que a política nacional de preservação ferroviária não considerou ainda como sendo de relevância para a memória nacional a preservação do patrimônio da Efnob, que fazia o trajeto Bauru–Corumbá.

Essa situação torna visíveis o distanciamento e a precária política nacional de preservação para com algumas especificidades de patrimônio cultural com características regionais, mesmo com a existência de fartos mecanismos legais e diretrizes estabelecidas tanto pela Constituição como, mais atualmente, pelo Plano Nacional de Cultura.

Fica evidente também o não reconhecimento dos resultados das políticas locais e estaduais como base e referência para os “parâmetros de valoração e procedimento” (IPHAN, 2010), que permitam a inscrição de bens ferroviários na lista do Patrimônio

Cultural Ferroviário Nacional capitaneada pelo Iphan.

Diante dessa situação, outra hipótese para que o Iphan ainda não tenha realizado estudos sobre os bens da cidade de Bauru pode estar associada ao item III da referida Portaria. Sendo assim, o órgão não teria recebido qualquer indicação de quem quer que seja apontando o valor histórico, tecnológico e econômico da Efnob no contexto nacional.

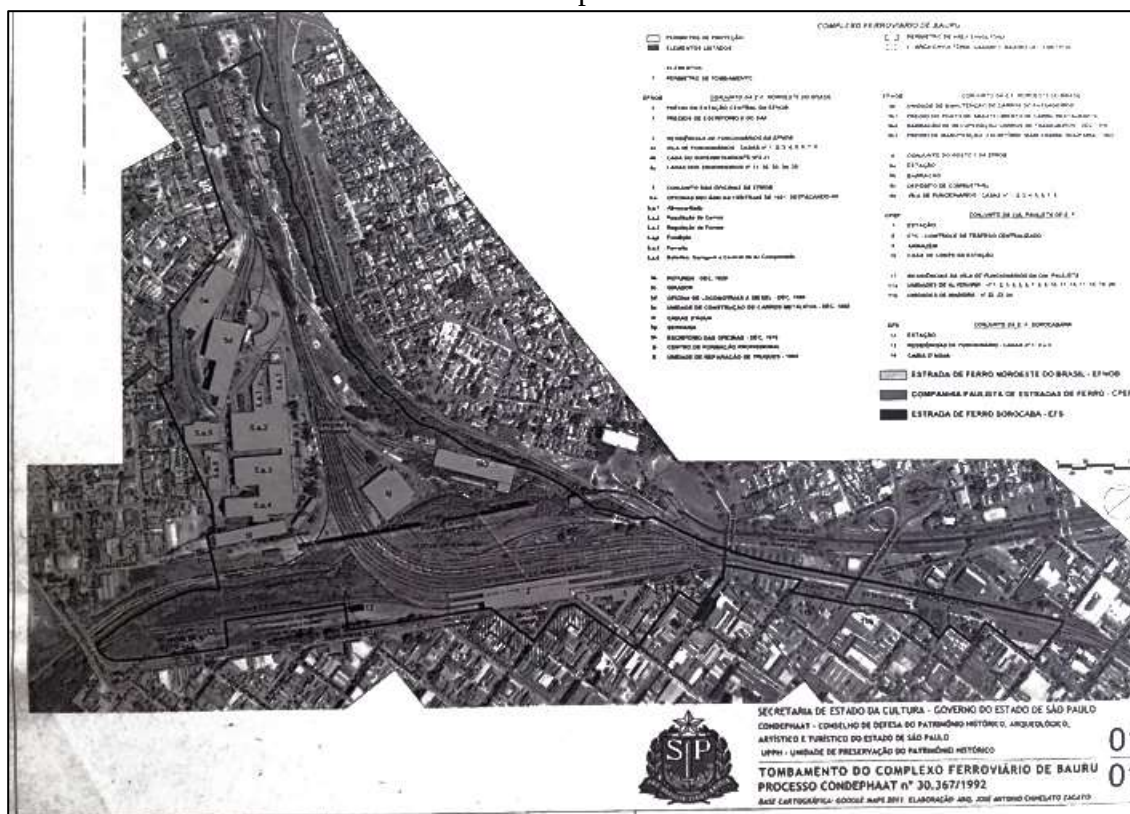
Desse modo, também caberia, por parte dos órgãos locais de preservação, apresentar ao Iphan um estudo profundamente justificado quanto aos valores do patrimônio material e imaterial das antigas companhias ferroviárias que atuaram no estado, diante de suas influências na formação e no crescimento econômico de muitas cidades. A partir disso, o órgão federal poderia se ver responsável por se manifestar sobre a não inclusão do patrimônio ferroviário de Bauru na referida listagem até hoje.

A atuação do Condephaat no município está associada ao tombamento do Instituto Lauro de Souza Lima, antigo Asilo Colônia Aimorés, que representa um importante testemunho da política pública de saúde praticada no tratamento da hanseníase no estado, e do Complexo Ferroviário de Bauru.

O Processo 30.367, de 1992, que trata do Complexo Ferroviário de Bauru, passou por muitas mudanças quanto à definição do objeto e acabou sendo concluído 26 anos depois por meio da Resolução SC 22, de 22 de março de 2018, da Secretaria de Estado da Cultura. A referida resolução define o interesse “histórico, arquitetônico, artístico, turístico e ambiental, para se preservar os edifícios e remanescentes da Efnob, CPEF e EFS” (SEC-SP, 2018). Como justificativa, o documento ressalta a importância do objeto de tombamento como o maior entroncamento férreo da América Latina, com estratégia de transporte e comunicação transcontinental definida por projetos públicos e privados, como também diante de sua influência na configuração e na dinâmica urbana da cidade.

O referido tombamento do complexo ferroviário central é delimitado por um perímetro de proteção, incluindo diversos elementos arquitetônicos que são descritos e identificados na resolução e apresentados em mapa (Figura 16).

Figura 16 - Perímetro de proteção do Complexo Ferroviário de Bauru – Condephaat



Fonte: Edital de consulta pública, Processo 30.367/1992 (CONDEPHAAT, 2015, p. 3).

Se partirmos para estabelecer dois recortes temporais, ou seja, o princípio e a atualidade da preservação ferroviária praticada na cidade, com base nos estudos proporcionados por esta pesquisa, constataremos que a prática inicial da musealização de locomotivas evoluiu significativamente se comparada à situação atual, marcada pelo tombamento do complexo ferroviário central, caracterizado pela definição de perímetro de proteção, compreendendo um conjunto de elementos. Diante disso, é possível verificar que as ações sistematizadas de preservação se constituíram como política pública que se renovou constantemente, porém a passos lentos, se considerarmos este recorte de aproximadamente 40 anos.

Uma política cultural que leva em conta o caráter processual
do patrimônio e sua transformação nas sociedades
contemporâneas poderia organizar-se conforme
a diferença proposta por Raymond Williams entre o arcaico, o
residual e o emergente, mais que pela oposição entre
tradicional e moderno.

O arcaico é o que pertence ao passado e é reconhecido como
tal por aqueles que hoje o revivem.

O residual formou-se no passado, mas ainda se encontra em
atividade dentro dos processos culturais.

O emergente designa os novos significados e valores, novas
práticas e relações sociais

(CANCLINI, 2008, p. 197-198).

CAPÍTULO 3. CONSELHO DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL

3.1 PROCESSO DE ORIGEM

A criação do Codepac é resultado de um processo de aproximadamente 20 anos de ações de preservação pontuais realizadas por diferentes órgãos no município, estimulada pelas influências do Condephaat e de outras cidades pioneiras na formação desse tipo de conselho no estado de São Paulo, respaldado pela Constituição de 1988.

De certa forma, os museus locais já vinham garantindo, de acordo com suas particularidades e concepções, a formação de um acervo documental e de pequenos objetos tridimensionais considerados importantes para representar a história da cidade. Porém, somente essas ações não atendiam totalmente às concepções patrimoniais mais atualizadas que influenciavam o país naquele momento, como também aquelas almejadas por determinados segmentos sociais da cidade. Carecia-se, então, de um mecanismo específico que pudessem garantir a preservação do patrimônio histórico arquitetônico local, que se encontrava num processo crescente de descaracterização e de exclusão acentuada na paisagem urbana central.

Uma das principais motivações para a criação do conselho local estava associada às intensas transformações da área central nos anos de 1980 e início dos anos 1990, diante da remodelação da Praça Rui Barbosa (JORNAL DA CIDADE, 1991d) e da construção do calçadão da Rua Batista de Carvalho (DIÁRIO DE BAURU, 1992), situação que proporcionou “especulação imobiliária na região central”, colocando em risco muitos prédios antigos, conforme relatou o primeiro presidente do Codepac (GHIRARDELLO, 2017, p. 2). Junto a isso, estava em curso o processo de concessões do transporte

ferroviário, que já dava sinais de ociosidade e abandono das estruturas ferroviárias existentes no centro da cidade.

Diante disso, o espírito modernizador acometeu o segmento comercial central, que buscou adequar as suas estruturas às novas tendências e particularidades trazidas pelas grandes redes de lojas. Os antigos sobrados, com seus primeiros pisos utilizados para as atividades comerciais e o piso superior como moradia, não mais atendiam às novas necessidades de espaço e tendências estéticas adotadas pelas grandes redes de lojas. Os pequenos comerciantes, no intuito de atualizar seus negócios, também passaram a promover alterações em seus imóveis de forma mais intensa. Um dos fatos que sensibilizou muitas pessoas e contribuiu para o desencadeamento da criação do conselho, de acordo com Ghirardello (2017), se deu diante da retirada repentina e na “calada da noite” de um rico conjunto de afrescos, localizados na fachada do conhecido Palacete Gebara, localizado na região central.

Outro fato significativo estava associado a praça central da cidade que originalmente tinha características de um jardim público (Figura 17), modelo utilizado por muitas cidades do interior paulista, bastante influenciado pelo Jardim da Luz, localizado na capital paulista, anexo à Estação Ferroviária da Luz, que recebia muitos passageiros do interior. A Figura 18 possibilita compreender a intensidade das alterações realizadas com a reforma da Praça Rui Barbosa, ocorrida no ano de 1991 (JORNAL DA CIDADE, 1991d).

A Figura 17 mostra a diversidade vegetal do jardim e, ao fundo, o prédio do Automóvel Clube. A Figura 18 mostra a praça após a remodelação, tendo à esquerda o coreto, único elemento que se manteve sem alterações e, ao fundo, a Igreja Catedral.

Figura 17 - Jardim Público de Bauru, 1940



Fonte: MHMB, do fotógrafo Giaxa.

Figura 18 - Praça Rui Barbosa, 2017



Fonte: Fotografado pelo autor (2017).

A principal rua de comércio do centro da cidade, Rua Batista de Carvalho (Figura 19) foi transformada em calçadão (Figura 20) em 1992 (DIÁRIO DE BAURU, 1992, p. 1). Essa remodelação aconteceu logo em seguida à da Praça Rui Barbosa, da qual inicia-se o calçadão, estendendo-se até a Praça Machado de Mello, localizada em frente à Estação Ferroviária Central. O calçadão tornou-se a ligação comercial entre as duas principais praças da cidade.

Esta situação também foi justificada pelo vereador proponente da lei de criação do Codepac, que após voltar de um longo período residindo fora de Bauru, observou a intensidade das transformações ocorridas principalmente na década de 1980, conforme esclarece:

[...] quando eu voltei, senti que a cidade teve um crescimento muito grande, a cidade foi ficando meio impessoal e senti a necessidade de segurar um pouco isso aí, evitar que esse desenvolvimento acabasse afastando a história da cidade, principalmente este eixo ferroviário e estas coisas ligadas à história da cidade (BARBEIRO, 2017, p. 2).

Muito mais polêmico e dissenso que as políticas museais, os movimentos e iniciativas de criação do mecanismo de tombamento se deram de forma mais tímida em comparação com as campanhas públicas para formação dos museus da cidade.

Se levarmos em conta o projeto Olhando para os Telhados como ação propagadora das ideias de preservação do patrimônio edificado (GHIRADELLO, 2017; POSSAS, 2017), tendo como público-alvo jovens do ensino fundamental e médio, observaremos claramente uma diferença entre os agentes envolvidos na origem das duas ações (museus e conselhos de preservação) que acabaram por constituir a política local de preservação.

Figura 19 - Rua Batista de Carvalho com a Rua Gustavo Maciel, 1930



Fonte: MHMB, do fotógrafo Giaxa.

Figura 20 - Rua Batista de Carvalho com a Rua Gustavo Maciel, 2017



Fonte: Fotografia do autor (2017).

Assim, observa-se que a ideia da criação de museus gozava de certa unanimidade e consenso, diferentemente do recurso do tombamento, que, por interferir diretamente no direito à propriedade, encontrava resistência e discordância, como pode ser verificado no início do projeto Olhando para os Telhados, conforme Possas (2017):

Ao iniciarmos com Bauru, reparamos que não havia uma Lei de Preservação de Patrimônio e as pessoas, comerciantes do centro, tinham horror em falar de tombamento do prédio, e muitos, ao serem informados que estava se comentando a possibilidade de se encaminhar um processo de lei, desconfiguraram as fachadas dos imóveis. Na época foi horrível ver reformas sendo feitas inclusive à noite (POSSAS, 2017).

Se enquanto a perspectiva do tombamento de imóveis particulares da região central era temida, a possibilidade de preservação do patrimônio ferroviário local se mostrou como uma solução diante das incertezas que acometiam o setor. O tema ferrovia de certa forma contribuiu para a implementação do tombamento na cidade, tendo em vista a preocupação – principalmente das universidades e dos trabalhadores ferroviários – em proteger os grandes edifícios, em especial as estações ferroviárias e as oficinas, que se encontravam subutilizadas perante o processo de liquidação da RFFSA. Além disso, havia muitas dúvidas quanto ao destino da Estação Central depois do fim dos trens de passageiros e da destinação que se daria a esses patrimônios diante da nova política nacional do transporte ferroviário.

O fato de o patrimônio ferroviário local, por sua característica pública, impactar de forma mais amena o direito de propriedade, e diante das severas incertezas quanto à sua destinação, acabou contribuindo favoravelmente para a implantação do recurso do tombamento, encontrando muito menos resistência do que no segmento privado, conforme esclarece Ghirardello (2017):

Entendo que houve um movimento mais ligado aos intelectuais da academia e mesmo alguns ferroviários, nada grandioso, contudo. Lembro que era um período onde a ferrovia estava em vias de ser privatizada e sempre havia questionamentos sobre o que seria dos seus prédios (GHIRARDELLO, 2017, p. 3).

O vereador proponente também descreve a participação da sociedade local em defesa do tombamento como algo bastante tímido, que contou com a participação “do pessoal mais ligado à cultura que se preocupou, além dos historiadores, que não vieram me procurar, mas sentia que tinha o apoio deles” (BARBEIRO, 2016, p. 2). Nas falas do vereador foi possível identificar maior nível de pressão direcionado a ele por parte de proprietários e de certos grupos organizados da sociedade, como relata:

Eu não senti na cidade um interesse pela preservação, pelo contrário, minha preocupação foi com as críticas negativas e politicamente acho que perdi muitos votos. Pois muitos moradores de imóveis que tinham esse perfil ficaram contra mim, achando que a lei iria prejudicar seus imóveis. Tive que fazer reuniões em Rotary e Lions para explicar e convencer que o projeto não iria prejudicar os proprietários (BARBEIRO, 2016, p. 2).

Diante dessa situação, o vereador procurou “não prejudicar os proprietários destes imóveis que fossem determinados a preservar”, pois ele mesmo já havia criado anteriormente uma lei que considerava “semelhante à lei Rouanet” (BARBEIRO, 2016, p. 3) que poderia beneficiar projetos de preservação do patrimônio cultural por meio de benefícios fiscais, Lei n. 3375, de 23 de agosto de 1991 (BAURU, 1991). Mas reitera que a melhor forma de evitar confrontos com os proprietários e prejuízos às características originais dos bens históricos seria a desapropriação por parte do executivo, transformando esses locais em equipamentos culturais ou órgãos municipais (BARBEIRO, 2016, p. 3). A prática de utilização de bens históricos tombados para instalação de museus, centros culturais e outros equipamentos públicos é facilmente encontrada por todo o país e utilizada pela política estadual de museus nos MHP.

Em Bauru, os três museus existentes estão instalados em prédios públicos tombados. Existe somente uma situação de desapropriação de bem tombado particular por parte do executivo. Localizado no eixo originário de criação do município, na Rua Araujo Leite, a Casa dos Pioneiros (Processo 9.373/2001) espera por muito tempo para ser restaurada e entrar em funcionamento como um museu gerido pela SMC (Figura 21).

Figura 21 - Casa dos Pioneiros, residência tombada pelo Codepac e desapropriada pelo executivo



Fonte: Fotografia do autor (2017).

É de se destacar que em virtude da quantidade de imóveis particulares tombados, seria inviável que o município adquirisse todos eles, como também não se pode vincular o tombamento à capacidade de aquisição ou interesse do executivo pelo imóvel. Assim, o recurso de tombamento não pode estar vinculado somente às capacidades e necessidades do poder público, mas sim atender ao direito coletivo à memória e à cultura.

Mediante depoimentos dos professores (POSSAS, 2017; GHIRARDELLO, 2017; LIMA, 2017), é possível identificar que houve um grupo informal de pessoas que se movimentaram pela preservação de bens de relevância arquitetônica da cidade, tendo no vereador proponente o canal de encaminhamento de suas propostas. Mas o que fica evidente no conjunto dos depoimentos é que o vereador proponente foi o único mediador e representante do poder público diante dos anseios do grupo. Essa situação demonstra a total ausência do poder executivo nas discussões sobre o tema, como também a sua

omissão diante da promulgação da lei de criação do conselho, realizada pelo legislativo (Processo n. 128/1992).

A concepção da lei de criação do conselho levou em conta a experiência já praticada nos municípios do estado, como Piracicaba, Santos (GHIRARDELLO, 2017), Campinas e São Paulo (BARBEIRO, 2016), como também contou com o auxílio de “pessoas ligadas ao Condephaat da área do patrimônio, como arquitetos, urbanistas e historiadores” (BARBEIRO, 2016, p. 3) Segundo os entrevistados, essas práticas ainda eram muito incipientes nas cidades do interior, sendo que o conselho estadual foi o que mais ofereceu subsídios para a elaboração do projeto de lei, considerando, é claro, as particularidades da realidade local.

Uma das motivações observadas no depoimento do vereador quanto à propositura da criação do conselho estava associada a suas atividades profissionais junto à Secretaria de Estado da Educação, que se constituíam no acompanhamento de obras de restauro em diversas escolas instaladas em prédios tombados pelo Condephaat, atividade por meio da qual se “familiarizou com as formas de preservação utilizadas pelo conselho estadual” (BARBEIRO, 2016, p. 4).

Apesar de o Condephaat não ter participado institucionalmente no auxílio para implantação do conselho local, seguramente conseguimos identificar que influenciou indiretamente e serviu de referência para os agentes que participaram do processo de criação do Codepac.

O patrimônio histórico como forma de fomento ao turismo local também foi apontado pelo vereador como um dos seus objetivos na criação do tombamento. Segundo Barbeiro (2016, p. 4), a cidade poderia “aproveitar e desenvolver este potencial por meio destes prédios”. Essa perspectiva do patrimônio não foi apontada pelos professores

entrevistados como motivação para a preservação do patrimônio arquitetônico local.

Depois de promulgada a legislação de criação do Codepac pelo legislativo, somente na gestão do prefeito seguinte ela foi enfim regulamentada e o conselho empossado no dia 26 de março de 1996 (CODEPAC, 1996). A estrutura para funcionamento do conselho era de responsabilidade da SMC, que proporcionava espaço físico para os encontros, serviços administrativos e de secretaria das reuniões, sendo que as pastas do Planejamento e do Jurídico também atuavam nas demandas do conselho (GHIRADELLLO, 2017).

Atualmente o conselho se encontra em processo de indicação de representantes pelas entidades. A última gestão encerrou seus trabalhos no ano de 2016 (SANCHES, 2017).

3.2 AS PRIMEIRAS AÇÕES

O início da preservação do patrimônio histórico por meio do recurso do tombamento na cidade de Bauru se efetiva na 1ª Reunião Ordinária do Codepac, realizada no dia 26 de março de 1996, diante da proposta do presidente da abertura de tombamento de uma listagem de diversos bens imóveis e da definição dos critérios e procedimentos para se efetivar o tombamento.

Na ocasião, o presidente apresentou como diretriz inicial para seleção das tipologias dos bens a serem tombados critérios relacionados a estilos arquitetônicos e a períodos cronológicos, associados a fatos históricos ligados à formação do município. Essa proposta foi aprovada por unanimidade dos conselheiros presentes.

A primeira diretriz definida estava baseada na preservação de tipologias provenientes do núcleo urbano originário. Para isso, buscou-se preservar algo que estivesse associado às “construções coloniais de influência mineira” (CODEPAC, 1996,

p. 1) existentes na Rua Araújo Leite, o primeiro eixo urbano da cidade. Nesse caso, o bem escolhido se encontra localizado no início da referida rua; trata-se de uma moradia geminada de alvenaria, de portas altas de madeira sem recuo frontal e alinhada ao meio-fio. Atualmente o imóvel é conhecido como Casa dos Pioneiros (Figura 21), tendo sido adquirido pela PMB por meio de desapropriação. Atualmente se encontra desocupado, em situação crítica de conservação (CODEPAC, 2017a).

Outro critério estava associado à chegada da ferrovia à cidade na primeira década do século XX. Exemplares desse testemunho foram elencados para preservação, como a primeira estação construída na cidade, “Estação Sorocabana”, a “Casa do Superintendente da Efnob” e outros (CODEPAC, 1996, p. 1).

A terceira diretriz proposta pretendia preservar os edifícios públicos de arquitetura “ecclética” como o “1º Grupo Escolar”, “Santa Casa” e o “Hospital Beneficência Portuguesa” (CODEPEC, 1996, p. 1). Dando continuidade, a proposta previa também a preservação de edifícios de estilo “*art déco*”, como a “Estação da Efnob”, a “Casa Luzitana” e diversos outros imóveis elencados (CODEPEC, 1996, p. 1). Por último, em virtude da existência de imóveis com características arquitetônicas diversas, classificadas anteriormente, definiu-se uma classificação genérica, que de acordo com a Ata da 1ª Reunião Ordinária (1996, p. 1), denominava-se “outros”, como o conjunto arquitetônico do Aeroclube e a Igreja Tenrikyo.

Na mesma reunião foi aprovada a abertura do tombamento de mais de 30 bens para serem os primeiros objetos de estudo por parte do Codepac. Analisando as diretrizes aprovadas e o rol dos bens apresentados na referida reunião, não observamos nenhuma referência à preservação de imóveis de arquitetura modernista. Posteriormente, essa tipologia de imóveis foi incluída no rol dos bens tombados, como o Palácio das Cerejeiras

e o Edifício Residencial Brasil Portugal, conforme esclarece o então presidente do conselho:

Fizemos uma lista, eu era presidente do Conselho e a elaborei inicialmente a partir de meu mestrado, e da experiência com o "Olhando..." A ideia era mostrar um pouco da história da cidade pelas edificações, contudo, pensávamos em uma lista mais democrática, abrangendo construções "nobres" e populares; igrejas católicas mas também a presbiteriana, o Tenrikyo; os hotéis ligados à ferrovia; a fazenda pioneira; instituições de ensino; algumas antigas lojas; uma construção que caracterizasse as primeiras moradias (Casa do Pioneiro); as primeiras indústrias; alguma arquitetura modernista etc. (GHIRADELLO, 2017).

Nessa mesma reunião ordinária, o Codepac aprovou por maioria dos presentes a sequência de procedimentos e ações para se instruir o processo de tombamento tendo como referência o Decreto n. 6.791/1996, que disciplina o funcionamento do conselho.

O jornal *Diário de Bauru* do dia 18 de dezembro de 1996 (1996, p. 7) traz uma matéria sobre a entrega simbólica por parte dos conselheiros do Codepac de 32 processos de tombamento ao prefeito municipal. A matéria explica que 24 deles já se encontravam finalizados, em condições de se proceder ao tombamento definitivo por parte do prefeito. A matéria ressalta o trabalho “exaustivo” realizado pelos conselheiros para a elaboração do conjunto dos documentos, tendo em vista o interesse do prefeito em concluir os tombamentos antes do término do seu mandato, naquele ano. Porém, o que se observou é que nenhum bem foi tombado pela referida gestão municipal, que findou no ano de 1996. O primeiro bem tombado foi a Estação da Efnob, em 1999.

É possível identificar que a escolha inicial dos bens a serem preservados pelo conselho não seguiu como diretriz apenas os estilos arquitetônicos, conforme identificou-se na Ata (CODEPAC, 1996, p. 2).

Quando analisamos o conjunto dos bens tombados, identificando suas funções de origem, chegamos a outra diretriz, que possivelmente se deu de forma subentendida pelo conselho, ou não explicitada em Ata. Podemos considerar que se dava com base na

preservação de imóveis de acordo com as principais atividades sociais e econômicas praticadas na cidade, tais como a religiosa, a educacional, a comercial, a pública, a ferroviária, entre outros, que se davam independentemente do seu valor arquitetônico.

Dessa perspectiva, a preservação da imaterialidade se apresenta diante das formas de uso dos bens, os quais, por sua simples preservação, expressam sua finalidade de origem. Diante disso, torna-se muito importante que os procedimentos de tombamento estejam também embasados por inventários e testemunhos imateriais. Assim, como a legislação local não prevê a preservação do patrimônio intangível, o que se vê é a imaterialidade de diversas atividades econômicas e sociais presentes no tombamento local de forma tênue.

Desse ponto de vista, foi possível classificar os bens tombados e os que estão em estudo de tombamento de acordo com a sua atividade de origem, que pode ser verificada no rol de bens trazidos pela Tabela 4. A Tabela 5 dispõe os bens ferroviários tombados objetos deste trabalho e a Tabela 6, os bens ferroviários que ainda estão em estudo de tombamento.

Tabela 4 - Bens tombados até o presente

PROCESSO	BEM	USO ORIGINAL	DECRETO
18.021/96	Hotel Cariani	Hotel	9.306/2002
18.048/96	Hotel Estoril	Hotel	9.593/2003
18.034/96	Antigo Hotel Milaneze	Hotel	9.548/2003
18.037/96	Casa Comercial – Sobrado do Calçadão	Comércio	9.849/2004
18.039/96	Antigo Palacete Pagani	Comércio	9.537/2003
18.050/96	Antigo Grupo Escolar Ernesto Monte	Comércio	9.912/2004
18.031/96	Antiga Casa Savastano	Comércio	9.884/2004
18.026/96	Antiga Farmácia Popular	Comércio	9.872/2004
18.022/96	Antiga Casa Lusitana	Comércio	11.442/2011
18.040/96	Edifício Brasil-Portugal	Moradia	9.187/2002
18.036/96	Edifício Abelha	Moradia	9.902/2004
18.047/96	Sede da Fazenda Val de Palmas	Moradia	11.607/2011
18.029/96	Casas Geminadas do começo do séc. XX	Moradia	10.005/2005
18.038/96	Igreja Santa Terezinha	Igreja	9.304/2002
18.033/96	Igreja Presbiteriana Independente	Igreja	9.443/2003
18.046/96	Capela da Santa Casa de Misericórdia	Igreja	9.702/2004

18.042/96	Igreja Tenrikyo	Igreja	9.397/2003
18.045/96	Casa Atual Aliança Francesa	Escritório	9.844/2004
18.052/96	Frontispício do Cemitério da Saudade	Escritório	9.205/2002
18.051/96	Fachada da Beneficência Portuguesa	Hospital	9.814/2004
18.035/96	Automóvel Clube de Bauru	Clube	9.045/2001
18.025/96	Grupo Escolar Rodrigues de Abreu	Escola	9.415/2003
18.032/96	Palácio das Cerejeiras - Público	Administração Municipal	9.888/2004
18.023/96	Quartel Militar - Público	Polícia Militar	9.185/2002
23.680/01	Sede da Fazenda Divisa	Moradia	9.980/2005
10.671/02	Antiga PRG-8 (atual TV TEM)	Escritório	9.910/2004
26.146/00	Aeroclube de Bauru	Escritório e hangares	9.873/ 2004
10.670/02	Sede INSS	Escritório	9.891/2004

Fonte: Elaborada pelo autor com base em Codepac (2017b).

Tabela 5 – Bens ferroviários tombados até o presente.

PROCESSO	BEM	USO ORIGINAL	DECRETO
18.041/96	Antiga Casa do Superintendente da NOB	Moradia	9.459/2003
18.030/96	Estação Central da NOB	Estação	8.617/1999
18.049/96	Estação da Cia. Paulista de Estrada de Ferro	Estação	8.860/2000
18.027/96	Estação Sorocabana	Estação	9.922/2004
30.300/03	Estação Curuçá	Estação	9.977/2005
30.300/03	Estação Val de Palmas	Estação	9.979/2005
30.300/03	Estação de Tibiriçá	Estação	9.978/2005
31.796/01	Carro restaurante; locomotiva a vapor 278; chassi e rodeiros; carro de passageiro; 3 carros dormitórios; locomotiva a vapor – nº 01; locomotiva a vapor – nº 404; todo o acervo do Museu Ferroviário.	Rodantes e diversos	11.442/2001

Fonte: elaborada pelo autor, com base em MHMB (2014).

Tabela 6 – Bens ferroviários em estudo de tombamento

PROCESSO	BEM	USO ORIGINAL
2.497/03	Sociedade Beneficente 19 de Junho	Escritório
33.626/07	Estação Ferroviária Triagem Paulista	Estação
6.051/10	Carros e locomotivas 31 bens	Patrimônio operacional
10.564/10	Complexo da Paulista	Conjunto ferroviário
15.330/10	Complexo Ferroviário Central	Conjunto ferroviário
10.672/02	Locomotivas elétricas e carros de passageiros	Patrimônio operacional
21.427/10	Colônia da Sorocabana	Residência
53.422/13	Bens Ferroviários – NOB - Jaguariúna	Patrimônio operacional
30.116/13	Horto de Aymorés	Fazenda

Fonte: Elaborada pelo autor, com base em MHMB (2014).

3.3 CONJUNTO LEGAL

O conjunto legal, que cuida da preservação do patrimônio ferroviário no município de Bauru, é composto inicialmente por leis e decretos que tratam da criação e do funcionamento do Codepac e do mecanismo de tombamento, além daqueles relacionados ao planejamento urbano. Com o tempo, essa legislação foi sendo alterada e novas medidas foram sendo incorporadas, proporcionando novas diretrizes para a política de preservação local, como a possibilidade de tombamento de bens rodantes ferroviários e das peças que compõem o acervo do MFRB.

A legislação inicial tem origem por meio do processo n. 128/1992, por iniciativa de um único parlamentar da Câmara Municipal. O andamento do projeto de lei chama a atenção por sua brevidade, sendo que levou pouco mais de três meses para que a lei n. 3.486/1992 fosse promulgada pelo próprio legislativo, em virtude da omissão do executivo na execução do ato, por motivos não relatados no processo.

Basicamente a lei trata de três pontos principais. Partindo da criação do Codepac, são estabelecidos os objetivos, competências, rotinas administrativas e jurídicas, composição e estrutura administrativa e financeira. Institui o mecanismo de tombamento e seus procedimentos e atribui aos conselheiros o papel de “definir” (Processo 128, 1992, p. 28) a política municipal de preservação do patrimônio cultural no município, tendo como referência diretrizes básicas trazidas pela lei. Entre essas diretrizes que implicam a preservação dos bens ferroviários, há de se destacar, além da histórica, a turística, que incentiva a preservação por meio de uma finalidade específica, possibilitando a transformação do patrimônio ferroviário em atrativo turístico.

A exposição de motivos apresentada como justificativa no processo relata a manifestação e comoção de segmentos da sociedade local diante da possibilidade de

demolição do Palacete Pagani¹⁸. Os argumentos destacam que esse fato não será o único e acontecerá com maior frequência, portanto, há iminente necessidade do poder público em “criar imediatamente um órgão capaz de defender a herança cultural de nosso povo” (Processo 128, 1992, p. 7) Junto a isso, no mesmo período, o executivo desenvolvia projetos de “revitalização” da região central da cidade, provocando certo nível de vulnerabilidade aos prédios mais antigos e ao conjunto ferroviário localizado no centro da cidade, situação que pode explicar a ausência do executivo no processo de criação da legislação.

A necessidade de regulamentação prevista na referida lei foi praticada inicialmente pelo Decreto n. 6.791/1993, posteriormente pelo Decreto n. 8.635/1999 e por último pelo Decreto n. 9.250/2000, que se encontra atualmente em vigor. Além do detalhamento dos procedimentos para se efetivar e fiscalizar o bem tombado, o documento vem permitir a inclusão de bens móveis como objeto de tombamento com o objetivo de atender às particularidades do patrimônio ferroviário, possibilitando o tombamento de locomotivas, carros de passageiros e outros bens rodantes¹⁹. O decreto ainda estabelece a necessidade de elaboração de um regimento interno do conselho, que foi instituído pelo Decreto n. 7.579/1996, sendo um documento bastante detalhado, o que favorece a compreensão das normas de funcionamento, dos procedimentos e do expediente do conselho.

Apesar de a lei que cria o Codepac não fazer referência à Secretaria de Cultura, o Decreto 7.579 atribui a ela determinadas funções e competências no que tange à preservação. A Lei Orgânica do município atribui à SMC o papel de atuar na preservação,

¹⁸ Imóvel híbrido, comercial e residencial, construído na década de 1930, de arquitetura eclética, característico do período da Revolução Industrial tombado pelo Processo 18.039 de 1996.

¹⁹ É a partir deste decreto que se procedeu ao primeiro tombamento de bens móveis ferroviários, no ano de 2001 (Processo 31.796/2001).

inclusive prevendo estrutura administrativa e dotação orçamentária por meio do Departamento de Preservação Cultural.

Compondo o conjunto legal de preservação do município, a Lei n. 6.248/2012 e sua regulamentação, Decreto n. 12.123/2013, vêm conceder isenção parcial de IPTU para imóveis tombados. Essa proposta foi apresentada na primeira reunião realizada pelo conselho no ano de 1996 (CODEPAC, 1996, p. 1). Apesar dos 22 anos necessários para a sua implantação, até o presente a proposta não foi colocada em prática. De forma a esclarecer este cenário, foram requeridas, por meio do canal de transparência da PMB, informações em relação à quantidade de benefícios fiscais concedidos por meio da referida lei. A resposta foi dada pela Divisão Técnica do Departamento de Proteção ao Patrimônio Cultural da SMC, informando que “desde que a lei entrou em vigor, não consta nenhuma manifestação por parte dos proprietários dos bens tombados para receber o benefício”, sendo que a verificação se deu pelo processo de criação da lei (SANCHES, 2017).

A Lei n. 6.317/2013 trata da acessibilidade de bens tombados. Segundo o legislador, a proposta visa proporcionar a “igualdade de direito aos munícipes” portadores de deficiência física permitindo a eles o acesso irrestrito aos bens tombados (Processo 14.412, 2012, p. 3)²⁰.

A composição do conselho é redefinida pela Lei n. 4.558/2000. Segundo a exposição de motivos apresentada pelo prefeito no Processo n. 140/2000 (p. 4), a alteração se dá diante da necessidade de “envolver todos os segmentos da sociedade que tenham interesse na preservação” e de retirar a representação do Ministério Público e da

²⁰ Mas o que chama a atenção é que permite aos proprietários executar adequações dos imóveis sem a realização de um projeto arquitetônico, sem autorização da PMB e do próprio Codepac, desde que se sigam as normas técnicas da ABNT que tratam de acessibilidade.

Câmara Municipal em virtude de o Conselho Superior do Ministério Público vetar a participação de seus membros em conselhos e comissões municipais. A referida lei ampliou o rol de representação no Codepac se comparado à composição inicial do conselho, como pode ser visto na Tabela 7²¹.

Tabela 7 - Composição do Codepac

FUNÇÃO DO REPRESENTANTE	ÓRGÃOS PÚBLICOS
Membro	Secretaria Municipal de Planejamento
Membro	Secretaria Municipal de Cultura
Membro	Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos
Membro da comissão de cultura, esporte, lazer e turismo	Câmara Municipal de Bauru
Pesquisador indicado	Câmara Municipal de Bauru
Não definida	Departamento de Proteção ao Patrimônio Cultural da SMC
FUNÇÃO DO REPRESENTANTE	SOCIEDADE CIVIL
Membro	Instituto dos Arquitetos do Brasil - IAB
Historiador do curso de história	Universidade do Sagrado Coração de Bauru – USC
Departamento de arquitetura e urbanismo	Universidade Estadual “Júlio Mesquita Filho” - Unesp
Membro	Associação dos Amigos dos Museus de Bauru
Membro	Associação dos Engenheiros, Arquitetos e Agrônomos - Assenag
Membro	Ordem dos Advogados do Brasil - OAB
Membro	Associação dos Geógrafos Brasileiros - seção Bauru - AGB

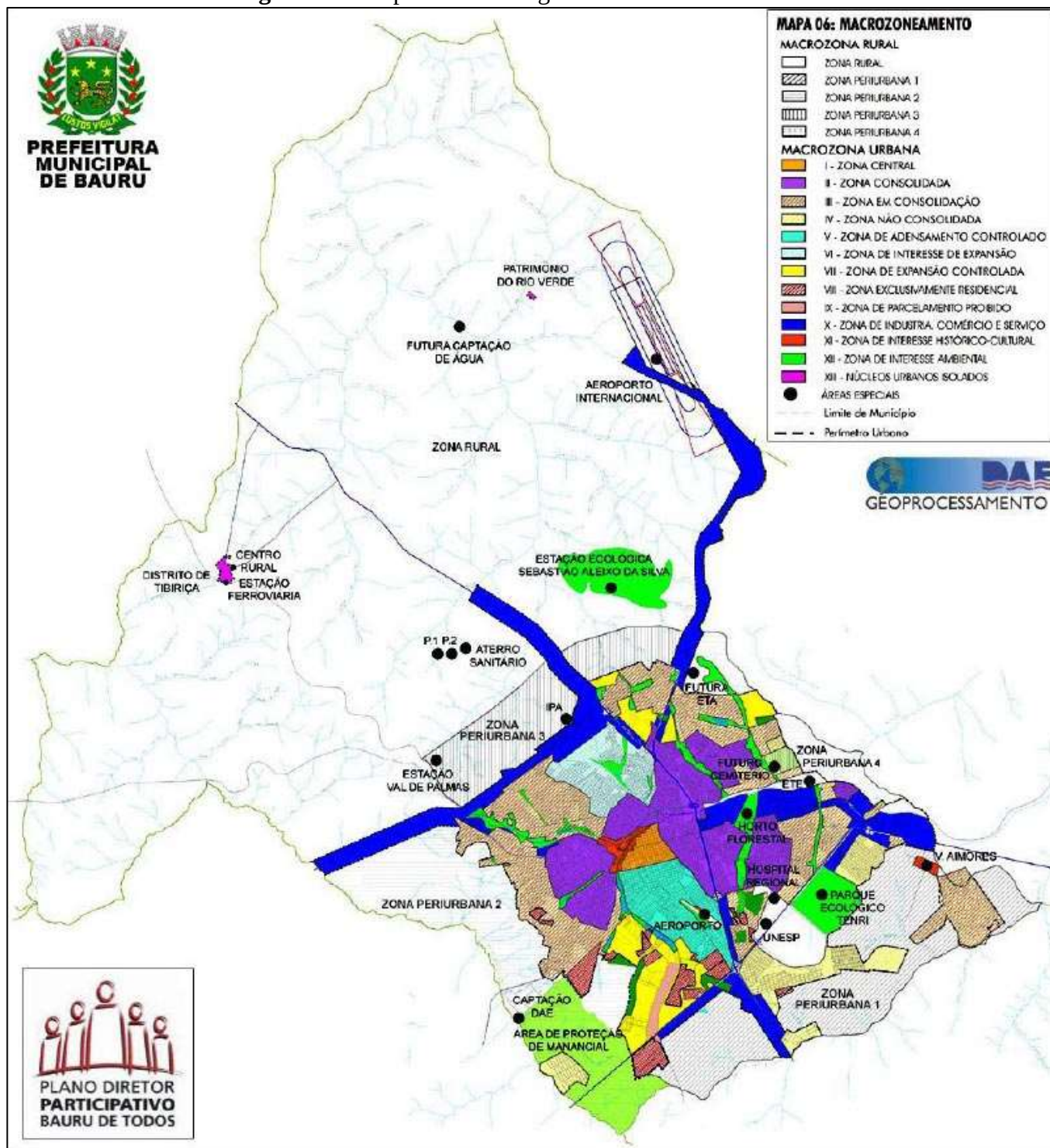
Fonte: Elaborada pelo autor, com base na lei n. 3.486/1992.

Quanto à representação da Câmara, apesar da previsão legal de sua representatividade, ela deixou de ser praticada em virtude de decisões da justiça que impedem vereadores de comporem conselhos ou comissões municipais.

A segunda tipologia de leis que versam sobre o patrimônio está associada ao planejamento urbano. Trata-se da Lei n. 5.631, de 22 de agosto de 2008, que institui o ultimo Plano Diretor elaborado para a cidade. O documento cria a “zona de interesse histórico-cultural”. A microrregião delimitada está localizada no centro “histórico” da cidade, compreendendo também o conjunto ferroviário central (Figura 22).

²¹A representação deixa de fora segmentos sociais importantes, como associações de moradores, proprietários de bens tombados e outras entidades culturais que, conforme a exposição de motivos apresentada, poderiam de fato dar voz à sociedade nos assuntos relacionados à memória da cidade.

Figura 22 - Mapa de microrregiões urbanas de Bauru



Fonte: Plano Diretor 2008 – Prefeitura Municipal de Bauru.

A área, inclusive, é caracterizada por meio de “coeficiente de aproveitamento”, que estabelece quanto de construção é permitido realizar em cada lote (BRASIL, 2004, p. 29), e possibilita identificar em seu conjunto, diante de suas particularidades, as diversas potencialidades da região. No caso, as potencialidades apresentadas estão associadas especificamente à sua dimensão econômica proporcionada pelo turismo.

Segundo o Artigo 35 do Plano Diretor, a área foi delimitada diante da existência de imóveis de interesse histórico-cultural mediante seu “potencial turístico”, visando à recuperação e manutenção dos imóveis como a principal diretriz para o fomento das atividades turísticas, sendo considerada “área de proteção especial”.

Basicamente a microrregião foi definida com objetivo turístico, mas apresenta também outra diretriz que vai no sentido da revitalização e intervenção no pátio ferroviário, visando promover a utilização da estrutura existente como meio de transporte urbano por meio de parcerias com a iniciativa privada. Essa diretriz está mais associada à recuperação e uso das estruturas existentes com finalidade de transporte urbano do que no sentido da preservação do patrimônio histórico industrial.

Ao Plano Diretor foi juntada como anexo a relação de bens tombados e as “metas físicas” que o município deveria alcançar em médio e longo prazo. É de se destacar a existência de metas de preservação relativas aos bens ferroviários que se restringem especificamente ao MFRB e a sua ampliação de atendimento ao público, ressaltando sua característica turística. Para isso, propõe que o município adquira os prédios das oficinas da Efnob para exposição de bens rodantes de grande porte e proceda ao restauro destes para que possa definitivamente implantar um circuito turístico ferroviário.

Outro documento que deve ser destacado no âmbito municipal é o Plano Diretor de Turismo, instituído no ano de 2017. O documento destaca a existência da prática de

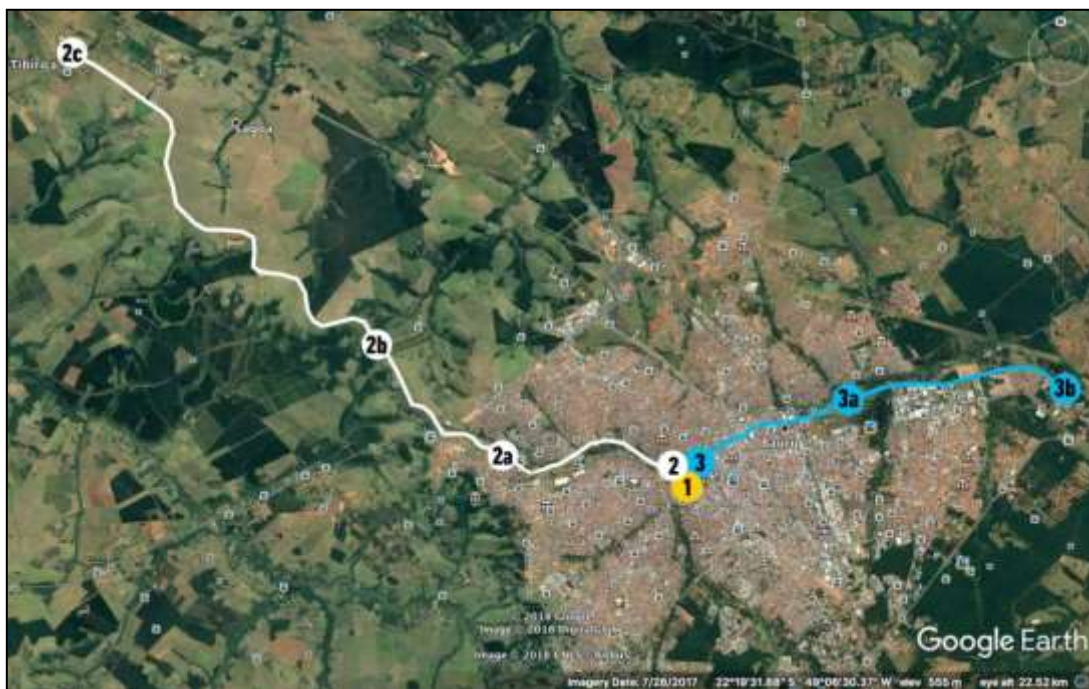
seis tipos de turismo, sendo que um deles é o turismo histórico cultural (PMB, 2017, p. 20).

Relacionando o objeto de estudo deste trabalho com o citado documento, os museus da cidade e os bens tombados são descritos como potencialidades do turismo cultural (PMB, 2017, p. 20), com ênfase na valorização do bem arquitetônico. O documento ressalta que “Bauru possui um significativo patrimônio histórico, artístico e cultural, representado por edifícios datados de diferentes épocas e que representam diferentes estilos arquitetônicos” (PMB, 2017, p. 43). É de se destacar que apesar de o Plano Diretor de Turismo considerar a área central como sendo de característica turística, seguindo as determinações do Plano Diretor da Cidade, ele não considera ou relaciona o parque ferroviário, ou mesmo o projeto de trem turístico desenvolvido pelo MFRB, como sendo de potencial para o desenvolvimento do turismo na cidade.

3.4 BENS FERROVIÁRIOS PROTEGIDOS

Para compreensão das particularidades do complexo ferroviário local, foram elaboradas representações visuais que auxiliam na localização geográfica das estruturas existentes, permitindo identificar a sua ocupação e dispersão no territorial do município, como pode ser visto na Figura 23.

Figura 23 - Ocupação e dispersão do conjunto ferroviário de Bauru, composto pelas três empresas ferroviárias



Fonte: Elaborada pelo autor, com base na plataforma Google Earth (2017).

A identificações mostradas na figura referem-se a: 1. Amarelo: conjunto de edificações da EFS; 2. Branco: conjunto ferroviário central da Efnob, sendo que 2a, 2b e 2c representam, respectivamente, as estações de Curuçá, Val de Palmas e Tibiriçá, unidas pela linha férrea da respectiva companhia; 3. Azul: conjunto ferroviário central da EFCP, sendo que 3a representa as oficinas de manutenção, pertencentes à EFCP, “Triagem Paulista”, e 3b, as estruturas da antiga sede do Horto Florestal da Paulista²².

Nota-se que os tombamentos em nível municipal, vêm de encontro às diretrizes adotadas pelo órgão estadual, porém com exceção dos bens que se localizam fora da região central. O tombamento do Condephaat se restringe ao conjunto central, identificado na Figura 23 como 1, 2 e 3.

²² Importante ressaltar que as estruturas industriais ferroviárias da cidade de Bauru não se resumem às estruturas localizadas no centro da cidade. O conjunto ferroviário existente é mais amplo do que aquele estabelecido como objeto de tombamento por ambos os conselhos.

No início, o órgão local tombou as estações e posteriormente vem tentando concluir o tombamento do conjunto ferroviário central (Processo 15.330/2010), a exemplo do Condephaat (Processo 30.377/1992). De certa forma, ambos comungam com a ideia do conjunto central, definindo praticamente o mesmo perímetro. O perímetro que delimita o Complexo Ferroviário Central (Figura 24) é definido pelo conjunto de estruturas arquitetônicas e operacionais das três companhias ferroviárias: 1 – EF Sorocabana; 2 – Efnob e 3 – EF Paulista.

Figura 24 - Perímetro do Complexo Ferroviário Central composto por: 1 – EF Sorocabana, 2 – Efnob e 3 – EFC Paulista



Fonte: Elaborada pelo autor, com base na plataforma Google Earth (2017).

Outros bens protegidos pelo conselho local estão fora da região central. Trata-se de estações localizadas inclusive na zona rural, como é o caso das representações 2a, 2b, 2c e 3a, assinaladas na Figura 23, que foram detalhadas nas figuras a seguir.

Localizada no km 4 da Efnob, a Estação de Curuçá (Figura 25) está inserida em um conjunto de estruturas composto por barracões utilizados para a manutenção de vagões e carros, unidos por diversas linhas auxiliares. Atualmente as estruturas estão

sendo utilizadas por empresas terceirizadas da Rumo, que usam o espaço como área de transbordo e oficina de reforma de vagões.

Figura 25 - Estação Ferroviária de Curuçá/Vila Dutra – Efnob e arredores



Fonte: Elaborada pelo autor, com base na plataforma Google Earth (2017).

A Estação Ferroviária de Val de Palmas (Figura 26) está localizada no km 9, mais 242,3 metros da linha principal da Efnob, tendo em sua área envoltória casas de operários e linha auxiliar para manobras.

A Estação Ferroviária de Tibiriçá Efnob está localizada no distrito do município que leva o mesmo nome, no km 20, mais 995 metros da referida estrada de ferro. Seu conjunto é composto, além da estação, por residências de operários construídas pela própria companhia (Figura 27).

Figura 26 - Estação Ferroviária Val de Palmas e arredores – Efnob



Fonte: Elaborada pelo autor, com base na plataforma Google Earth (2017).

Figura 27 - Conjunto Ferroviário Tibiriçá – Efnob e arredores



Fonte: Elaborada pelo autor, com base na plataforma Google Earth (2017).

Outra estação que ainda não teve seu processo concluído, ou seja, encontra-se em estudo de tombamento pelo colegiado local, é a Estação de Triagem Paulista (Figura 28).

O local onde está localizada é composto de diversas estruturas utilizadas para manutenção da EFCP. Atualmente funciona como depósito de locomotivas e vagões considerados sucata, além de abrigar a estrutura de manutenção da empresa Rumo.

Figura 28 - Conjunto Ferroviário Triagem Paulista – EFCP e arredores



Fonte: Elaborado pelo autor, com base na plataforma Google Earth (2017).

Com relação especificamente aos bens ferroviários tombados pelo município, podemos considerar que os processos de tombamento são resultado da política pública de preservação local. No conjunto, esses processos seguiram os mesmos ritos administrativos, sendo compostos por proposta e aprovação de abertura, notificações ao proprietário, laudos avaliatórios e arquitetônicos, pareceres, aprovação final e decreto de tombamento, como pode ser visto nas análises sintéticas realizadas sobre estes, a seguir.

3.5 PROCESSOS DE TOMBAMENTO

Processo n. 18.027/1996 – Estação da Estrada de Ferro Sorocabana. Avenida Pedro de Toledo, pátio ferroviário central.

Trata-se da primeira estação construída na cidade, em 1905. Proporcionou a

primeira ligação ferroviária de Bauru à capital do estado e ao porto de Santos. Construída em tijolos à vista, no estilo inglês (Codepac, 2017b), sua cobertura é de telhas de barro e apresenta uma pequena plataforma. A estação atualmente se encontra abandonada e deteriorada, sem ocupação, apresentando problemas no telhado, nas esquadrias e em sua estrutura. Também se encontra isolada das demais estações, diante da retirada de sua linha férrea no ano de 2013 (Figura 29).

Figura 29 - Estação Sorocabana, Bauru



Fonte: Fotografia do autor (2016).

O tombamento da Estação Sorocabana tem origem por meio do processo n. 18.027, de 26/06/1996. Sua abertura se deu por unanimidade dos conselheiros presentes na 2ª Reunião Ordinária, realizada no dia 16/04/1996, “em razão de interesse arquitetônico, histórico e cultural para o Município de Bauru” (ofício n. 27, de 26/06/1996 à SNJ). Sua aprovação definitiva se deu em sua 6ª Reunião Ordinária, realizada em 24 de setembro de 1996 (Ata 6, 1996.). Sua conclusão se deu mediante o Decreto n. 9.922, de 7/12/2004, publicado no *Diário Oficial do Município* do dia 1º/12/2004. O procedimento da abertura do tombamento até sua conclusão durou nove anos e oito meses.

Consta no processo um parecer realizado pelo historiador João Francisco Tidei de Lima em setembro de 1996. O parecer ressalta a “função ferroviária” que a cidade adquiriu através da frente pioneira de ocupação do interior por meio do binômio café e ferrovia. Por ser a primeira estação ferroviária construída na cidade, o bem se tornou

“símbolo da memória coletiva local” (Processo 18.027, 1996, p. 11).

O decreto de tombamento estabelece que se deve preservar externamente as fachadas (portas e janelas de ferro e madeira) frontais e laterais, plataforma e cobertura, considerando-as integralmente em seu conjunto. Como também “Internamente o bem fica liberado para possíveis modificações e reformas desde que seja consultado e autorizado pelo Codepac” (Processo 18.027, 1996, p. 54). Quanto à área envoltória, fica restrita a construções na vizinhança, mediante aprovação do conselho, que impeçam ou reduzam a visibilidade do prédio.

Pode ser observado no processo que os conselheiros não participaram da aprovação da minuta do decreto, elaborada pela procuradora jurídica e aprovado pelo secretário dos Negócios Jurídicos.

Processo n. 18.030/96 – Estação Central da Efnob. Praça Machado de Mello.

Inaugurado em 1939, o imóvel representa a maior ação do governo federal na cidade. Com grande valor simbólico, tornou-se um monumento arquitetônico que representou o progresso e, atualmente, a decadência da ferrovia no interior do estado. Construída com o objetivo de unificar o embarque e desembarque de passageiros das três ferrovias, também foi projetada para ser a sede administrativa da Efnob. Com o fim do transporte de passageiros, das concessões e da liquidação da Rede Ferroviária Federal, substituta da Efnob, a estação foi transferida judicialmente como pagamento de dívida trabalhista para o Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários. O prédio foi adquirido no ano de 2010 pelo município pelo valor de R\$ 6,3 milhões, para instalação das secretarias de Saúde e de Educação (JORNAL DA CIDADE, 2010, p. 3). Para isso, foi realizado um projeto de restauro que se encontra aprovado pelos conselhos estadual e municipal e atualmente aguarda licitação da obra. O bem está em posse da SMC, com uso parcial, em

condições regulares de conservação e, de forma geral, apresenta suas características originais preservadas (Figura 30).

Figura 30 - Estação Ferroviária Central NOB



Fonte: Fotografia do autor (2016).

O tombamento da Estação Central da Estrada de Ferro NOB tem origem por meio do processo n. 18.030, de 26 de junho de 1996. Sua abertura se deu por unanimidade dos conselheiros presentes à 2ª Reunião Ordinária, realizada no dia 16 de abril de 1996, “em razão de interesse arquitetônico, histórico e cultural para o Município de Bauru” (ofício Codepac n. 24, de 26/06/1996 à SNJ). Trata-se abertura de tombamento de vários prédios da Efnob (Figura 31), estação, oficinas e administrativos, porém se observa que somente a estação foi tombada. Sua conclusão se deu pelo Decreto n. 4.559, de 5 de julho de 2003, sendo publicado no *Diário Oficial do Município* do dia 11 de julho de 2003. Os procedimentos administrativos que levaram ao tombamento do imóvel, da abertura do processo até a publicação do decreto, levaram exatamente oito anos e seis meses.

Figura 31 - Esplanada anexa à Estação Central; ao fundo, os prédios das oficinas da NOB



Fonte: MHMB (s.d.), autor não identificado.

Elaborado pelo historiador João Francisco Tidei de Lima, em 16 de setembro de 1996, o parecer histórico é composto por quatro páginas. Inicialmente ressalta a importância nacional do entroncamento ferroviário das três ferrovias instaladas na cidade entre os anos de 1905 a 1910. É sustentado de um lado pela expansão cafeeira no estado e, por outro, pelo governo federal, que buscava a “consolidação da unidade nacional” (Processo n. 18.030, 1996, p. 23) por meio da ocupação do interior do país e de suas fronteiras, associado à expansão comercial com os países da América do Sul.

O decreto trata sobre o tombamento de “parte dos imóveis pertencentes à RFFSA, preservando a sua fachada frontal, fachadas laterais, volume da gare e telhados, considerando-se integralmente o seu conjunto e, internamente, o saguão de entrada e a gare”. Impõe restrições à descaracterização dos aspectos arquitetônicos originais. Quanto à área envoltória, o decreto restringe “construções na vizinhança, mediante aprovação do conselho, as quais impeçam ou reduzam a visibilidade do prédio” (Processo n. 18.030, 1996, p. 89).

É de se destacar que o processo tem como origem o tombamento de diversos imóveis pertencentes à Efnob, porém somente a estação foi tombada. Essa situação pode ser explicada pelo encaminhamento da Seplan para a SNJ, informando que o Codepac,

em reunião realizada no dia 19/10/1999, aprovou que os laudos solicitados, em virtude de sua complexidade, seriam feitos em etapas. Assim, encaminha somente os laudos da estação para providências no dia 20/10/1999. Após o tombamento da estação, são juntados os laudos que faltavam para o tombamento dos demais prédios, porém, por motivos não apresentados, não há encaminhamento para o tombamento dos demais.

Processo n. 18.049/1996 – Estação da Estrada de Ferro Paulista. Rua Virgílio Malta

Segunda maior estação ferroviária da cidade, operou até o final da década de 1930. Sem a função original, passou a sediar os escritórios e o controle de tráfego e comunicação da empresa. Mais tarde, a Companhia Paulista foi incorporada à Fepasa e, posteriormente, à RFFSA. A estação é parte integrante do Complexo Ferroviário Central da Paulista, constituído por diversos outros prédios que atualmente são ocupados pelo Museu Histórico Municipal e Museu da Imagem e do Som. Todos os prédios ainda apresentam suas características originais preservadas, porém, seu estado de conservação é ruim. Atualmente a Prefeitura de Bauru possui a concessão de uso da área da estação e do seu conjunto, exceto das casas de trabalhadores. Recentemente, a Secretaria de Cultura iniciou obra de recuperação do prédio da estação e instalou o MHMB e o MIS nos prédios anexos, sendo que estes atendem ao público com seu acervo documental.

O tombamento da Estação da Estrada de Ferro Paulista tem origem por meio do processo n. 18.049/1996, de 26 de junho de 1996. Sua abertura se deu por unanimidade dos conselheiros presentes à 2ª Reunião Ordinária, realizada no dia 16 de abril de 1996, “em razão de interesse arquitetônico, histórico e cultural para o Município de Bauru” (ofício n. 01, de 26/06/1996). O processo trata da abertura do tombamento da estação paulista e da “colônia” (conjunto de casas dos trabalhadores ferroviários), porém se observa que somente a estação foi tombada. Sua conclusão se deu pelo Decreto n. 8.860,

de 17 de novembro de 2000, sendo publicado no *Diário Oficial do Município* no dia 18 mesmo mês.

O parecer histórico elaborado pelo historiador João Francisco Tidei de Lima destaca que a Estrada de Ferro da Companhia Paulista foi a última companhia ferroviária a chegar à cidade, no ano de 1910, consolidando assim o “perfil ferroviário da cidade”, tendo em vista o significativo entroncamento ferroviário instalado que se tornou o principal elo comercial e de transporte com o interior paulista e com a capital (Processo 18.049, 1996, p. 9). O parecerista conclui que o tombamento é incontestável, diante do fato de que esses bens se tornaram importantes testemunhos para se compreender a “arquitetura da época, a relação capital/trabalho e a sua organização administrativa”, que era considerada como “a mais bem administrada empresa ferroviária do Brasil” (Processo 18.049, 1996, p. 10).

O decreto de tombamento n. 8.860, de 17 de novembro de 2000, foi publicado no *Diário Oficial do Município* de 18 de novembro de 2000. Trata sobre o tombamento de “imóvel pertencente à antiga Paulista”, tendo em vista o seu significativo “valor histórico para a cidade de Bauru, preservando externamente a fachada do bloco principal, paralelo à linha de ferro, considerando-as integralmente em seu conjunto e volumetria. Devendo ser preservado também o calçamento externo da plataforma de embarque e desembarque, feitos de concreto” (Processo 18.049, 1996, p. 65) (Figura 32).

Figura 32 - Estação Ferroviária da Companhia Paulista



Fonte: Fotografia do autor (2016).

O processo se inicia tendo como objetos de tombamento a estação e a colônia. Sem qualquer explicação formal, o decreto somente tomba a estação. Os estudos realizados pelo Conselho não levaram em conta a ideia de conjunto do qual a estação faz parte, pois esta se encontra inserida no conjunto que compreende linha férrea, casa do chefe da estação, prédio de controle de tráfego, armazéns, áreas livres, jardins, muros e sua integração à praça anexa, chamada de Júlio Prestes, e ainda o posteamento de alimentação das locomotivas elétricas.

Processo n. 30.300/2003 – Estações de Curuçá, Val de Palmas e Tibiriçá, da Efnob

Trata-se de três estações ferroviárias pertencentes à Efnob, localizadas nas zonas rural e urbana de Bauru. O tombamento de todas elas tem origem por meio do processo n. 30.300, de 9 de novembro de 2003. Sua abertura se deu por unanimidade dos conselheiros presentes à 6ª Reunião Ordinária, realizada no dia 24 de julho de 2003, “em razão de interesse arquitetônico, histórico e cultural para o Município de Bauru” (Processo 30.300, 2003, p. 1), por meio do ofício n. 16, de 9/11/2003, expedido à SNJ. Sua conclusão se deu por meio de decretos específicos para cada uma delas e levou em conta somente o prédio principal, sem qualquer referência ao conjunto ferroviário na qual

estão inseridas.

Na ocasião do tombamento, os imóveis eram de propriedade da RFFSA – Liquidante escritório regional de Bauru. As estações estão localizadas junto à linha principal da Efnob, sendo que a Estação de Curuçá está no km 4, a de Val de Palmas no km 9, mais 242,30 metros, e a de Tibiriçá no km 20, mais 995 metros da referida estrada de ferro. Atualmente os bens são de propriedade do governo federal e se encontram sem uso e em péssimas condições, sendo que duas delas foram ocupadas por invasores.

O Decreto 9.977, de 4 de fevereiro de 2005, que trata do tombamento da Estação Ferroviária de Curuçá, foi publicado no *Diário Oficial do Município* do dia 24/02/2005. Além da descrição do objeto e das penalidades impostas ao proprietário quanto ao descumprimento do estabelecido, o documento descreve que se devem preservar as “fachadas (paredes, portas e janelas de ferro), inclusive a plataforma de embarque e desembarque, considerando-as integralmente em volume” (Figura 33). Quanto à área envoltória, fica “vedada a construção de novos prédios imediatamente adjacentes ao imóvel” (Processo 30.300, 2003, p. 45).

Figura 33 - Estação Ferroviária de Curuçá



Fonte: Fotografia do autor (2016).

O Decreto 9.979, de 4 de fevereiro de 2005, que trata do tombamento da Estação Ferroviária de Val de Palmas, foi publicado no *Diário Oficial do Município* do dia 26/02/2005. Estabelece a preservação das “fachadas (paredes, portas, janelas de madeira

e ferro, adereços em argamassa, varandas e platibandas), inclusive a plataforma de embarque e desembarque, considerando-as integralmente em volume” (Figura 34), sendo que é “vedada a construção de novos prédios imediatamente adjacentes ao imóvel” (Processo 30.300, 2003, p. 49).

Figura 34 - Estação Ferroviária de Val de Palmas



Fonte: Fotografia do autor (2016).

O parecer externo foi realizado pela arquiteta Eliane Aparecida Guedes. Trata, nos parágrafos iniciais, sobre a relevância da produção cafeeira na construção das ferrovias no estado de São Paulo, fazendo um breve histórico sobre a criação e desenvolvimento da Efnob. Mais a seguir, a parecerista narra detalhes da inauguração dos primeiros 92 quilômetros de trilhos no dia 27 de setembro de 1906, e discorre sobre cada uma das estações.

O procedimento da abertura do tombamento até sua conclusão durou um ano e quatro meses, perfazendo o período de três administrações municipais. Pode ser observado que os conselheiros não tiveram participação ou aprovação da minuta do decreto, elaborada pela procuradora jurídica e aprovado pelo secretário dos Negócios Jurídicos.

O Decreto 9.978, de 4 de fevereiro de 2005, dispõe sobre o tombamento da Estação Ferroviária de Tibiriçá, sendo publicado no *Diário Oficial do Município* do dia

26/02/2005. O documento estabelece que se devem preservar as “fachadas (paredes, portas, janelas de madeira e ferro, adereços em argamassa, varandas e platibandas), inclusive a plataforma de embarque e desembarque, considerando-as integralmente em volume” (Figura 35). Quanto à área envoltória, fica também “vedada a construção de novos prédios imediatamente adjacentes ao imóvel” (Processo 30.300, 2003, p. 47).

Figura 35 - Estação Ferroviária de Tibiriçá



Fonte: Fotografia do autor (2016).

Processo n. 18.041/1996 – Casa do Superintendente da Efnob. Rua Primeiro de Agosto, nº 2-31.

O tombamento deste imóvel residencial tem origem por meio do processo n. 18.041, de 26 de junho de 1996. Sua abertura se deu por unanimidade dos conselheiros presentes à 2ª Reunião Ordinária, realizada no dia 16 de abril de 1996, “em razão de interesse arquitetônico, histórico e cultural para o Município de Bauru” (Processo 18.041, 1996, p. 1), ofício n. 13, de 26/06/1996 à SNJ. Construída no início dos anos de 1920 pela empresa ferroviária, a residência fazia parte da Vila Ferroviária Noroeste, onde se localizavam as casas dos operários e as dos engenheiros, que se diferenciavam por sua arquitetura e dimensão.

Observamos que, deste conjunto, somente a Casa do Superintendente foi objeto de preservação por parte do Codepac até o presente, sendo que as demais foram tombadas pelo órgão estadual. Sua conclusão se deu por meio do Decreto n. 4.559, de 5/6/2003,

publicado no *Diário Oficial do Município*.

O parecer externo foi realizado pelo historiador João Francisco Tidei de Lima, contém uma página e não traz data. Segundo o parecerista, o prédio “simboliza uma etapa singular da história do município”, tendo em vista a instalação da sede administrativa e das oficinas da Efnob, abrigando um grande contingente de trabalhadores de diversas categorias na cidade. O parecer ressalta a necessidade e o interesse das empresas ferroviárias na construção de moradias para algumas categorias de trabalhadores e da consolidação da cidade como sede da empresa estatal ferroviária. Surge assim a “Vila Emiliana”, que mais tarde recebe o nome de Vila Noroeste, localizada ao lado da Estação Central e dos escritórios da Efnob. A Vila Noroeste teve sua formação no início da década de 1910, em homenagem ao engenheiro Emílio Shnoor, idealizador da Efnob, sendo composta por um conjunto de pequenas casas geminadas destinadas a operários, um conjunto de sobrados destinados aos engenheiros e também pela residência destinada ao superintendente.

Quando ao decreto de tombamento, foram realizados dois, sendo que o segundo tinha como objetivo corrigir a titularidade do proprietário. O segundo decreto é o de n. 9.459, de 5 de junho de 2003, publicado no *Diário Oficial do Município* de 11 de junho de 2003. Trata do tombamento de “imóvel pertencente à Efnob”, localizado à Rua Primeiro de Agosto, nº 2-31, centro, preservando-se “a fachada frontal à Rua Primeiro de Agosto, considerando-a integralmente em seu conjunto e volumetria, bem como seu recuo (jardim) e fechamento frontal (pilares e gradil)” (Figura 36). Internamente, o bem fica liberado, sendo necessária aprovação do conselho para qualquer alteração. O decreto ainda traz as penalidades ao proprietário quanto ao descumprimento das obrigações definidas no documento e restrições quanto à construção e ampliação em imóveis existentes em sua área envoltória (Processo 18.041, 1996, p. 70).

Figura 36 - Residência do Superintendente da Efnob



Fonte: Fotografia do autor (2017).

O procedimento da abertura do tombamento até sua conclusão durou sete anos e dois meses, perfazendo o período de três administrações municipais. Há de se destacar que, apesar de o parecer histórico discorrer e ressaltar o conjunto de moradias da Vila Noroeste, bem como de mapas que apontam sua localização, o tombamento se restringe à casa do superintendente, sem considerar o conjunto da vila ferroviária.

Quanto aos processos de tombamento dos bens ferroviários que ainda não se encontram concluídos, podemos classifica-los em três grupos. O primeiro trata do tombamento de bens rodantes, como locomotivas, carros de passageiros e equipamentos móveis ferroviários. Parte desses bens se encontra no MFRB, parte espalhada pela esplanada e outros ainda na cidade de Jaguariúna, onde uma composição da Efnob funciona como trem turístico (Processos: 10.672/2002; 6.051/2010 e 53.422/2013).

Outros dois processos que ainda se encontram em andamento são o da Estação Ferroviária de Triagem Paulista, sendo a última estação que resta a ser tombada, localizada nas áreas das oficinas da EFCP (Processo 33.626/2007) e o do imóvel onde funcionava a Sociedade Beneficente 19 de Junho, entidade social de atendimento aos trabalhadores da ferrovia (Processo 2.497/2003).

Por fim, existem mais três processos que têm como objetivo resgatar a visão de

conjunto das três empresas ferroviárias que atuaram na cidade: Estrada de Ferro Sorocabana, Paulista e Noroeste.

O primeiro deles, denominado Complexo Ferroviário Central, parte do conceito de preservação de uma determinada área e, conseqüentemente, tudo o que nela está inserido, incorporando os demais prédios ainda não tombados pelos processos anteriores e muitos outros elementos que compõem a paisagem industrial ferroviária existente na cidade (Processo 15.330, 2010, p. 1), e segue basicamente o mesmo perímetro definido no tombamento do Condephaat.

O segundo traz o mesmo conceito que o anterior, porém relativo ao Complexo da Paulista. Trata-se de segundo complexo ferroviário existente na cidade, composto pela Estação Paulista, que se encontra tombada, mas também traz outros elementos, como as moradias da colônia de trabalhadores, armazéns, casa do chefe da estação, controle de tráfego e ainda testemunhos materiais, como postes, fios etc. da eletrificação da companhia ferroviária (Processo 10.564, 2010, p. 1).

E, por último, o processo que vem resgatar a ideia de conjunto relativo à Estrada de Ferro Sorocabana, por meio da preservação das moradias da colônia de trabalhadores e de áreas envoltórias que não segmentam a paisagem ferroviária existente no local (Processo 21.427, 2010, p. 1), associando as moradias à Estação da Sorocabana, que já se encontra tombada.

Ao realizar uma leitura cronológica dos trabalhos do Codepac, observa-se que seus resultados estavam associados ao andamento dos processos, ou seja, à juntada de documentos, elaboração de laudos e pareceres técnicos e jurídicos que dependiam basicamente das estruturas administrativas das três secretarias envolvidas e das autoridades de cada gestão municipal. Aos prefeitos cabe nomear os conselheiros, permitindo assim o seu funcionamento, e definir a conclusão dos processos por meio da

publicação do decreto de tombamento. As particularidades técnicas e as ações políticas inerentes ao tombamento é que definem o percurso que os processos de tombamento enfrentam na sua longa jornada de instrução, como se pode pôde ver com relação aos objetos estudados.

De acordo com Ghirardello (2017), as principais dificuldades encontradas pelo colegiado, estavam associadas a falta de interesse de determinados prefeitos nos andamentos dos processos, as longas esperas pelas nomeações de conselheiros, a falta de estrutura administrativa e financeira, além do processo de privatização no caso dos bens ferroviários.

Os primeiros processos de tombamento são iniciados em 1996, sendo que o primeiro bem a ser tombado, a Estação da Efnob, teve o seu processo concluído no ano de 1999; basicamente, sua tramitação durou três anos. Considerando todos os processos finalizados, o tempo médio de duração de cada foi de seis anos, mas há processos que demoraram 15 anos para ser concluídos, como é o caso da Casa Luzitana e da Fazenda Val de Palmas. Quanto aos bens ferroviários, estes levaram quase metade do tempo médio dos demais para ser concluídos, em média, três anos e meio.

Podemos associar o longo período demandado por grande parte dos processos a três situações principais identificadas na análise destes. A primeira está relacionada aos recursos administrativos e judiciais requeridos pelos proprietários que pausam a conclusão do tombamento. A segunda, de caráter administrativo, implica a estrutura deficitária do poder público e do próprio Conselho na elaboração de estudos técnicos, relatórios, laudos, avaliações, pareceres históricos, arquitetônicos e demais procedimentos que compõem o processo de acordo com a legislação que regulamenta o tombamento. E, por fim, depende também da vontade política do prefeito, que na falta de

uma política pública eficiente e estruturada, está mais sujeito a pressões dos proprietários e da especulação imobiliária.

Os dois últimos tombamentos aconteceram no ano de 2011, sendo que a maioria dos bens tombados o foi na gestão de um único prefeito²³, entre os anos de 1999 e 2004, como pode ser verificado na Tabela 8.

Tabela 8 - Ano de conclusão dos processos de tombamento

TOMBAMENTO	BENS FERROVIÁRIOS	OUTROS BENS	TOTAL
1999	1	0	1
2000	1	0	1
2001	1	1	2
2002	0	4	4
2003	1	6	7
2004	1	12	13
2005	3	3	6
2011	0	2	2
TOTAL	8	28	36

Fonte: Elaborada pelo autor, com base em MHMB (2011).

Consideramos que os processos de tombamento, na forma como foram estruturados, se mostram pouco consistentes, necessitando de aprofundamento no que tange a uma definição mais detalhada e clara do que se pretende preservar, como também dos estudos que antecedem o tombamento, com a elaboração de um “inventário” técnico detalhado oferecendo subsídios e informações que contribuam para a sua perenidade. Junto a isso, torna-se necessária a preservação além do imóvel, considerando outros elementos materiais e imateriais associados ao bem que contribuam para o reconhecimento deste por parte da sociedade e das pessoas que vivenciam a cidade.

²³ O prefeito Nilson Ferreira Costa governou a cidade em três períodos, em virtude de uma conturbada fase política, envolvendo várias cassações de políticos locais. Governou de agosto/1998 a dezembro/1998; de janeiro/2001 a setembro/2003 e de outubro/2003 a dezembro/2004 (BAURU, 2017. Disponível em: <http://www.bauru.sp.gov.br/arquivos2/arquivos_site/publicacoes/Prefeitos%20de%20Bauru.pdf>).

Os museus colocam não apenas a sociedade em relação com sua origem, mas criam na produção cultural relações de filiação e de réplica com as práticas e as imagens anteriores.

Entrar em um museu não é simplesmente adentrar um edifício e olhar as obras, mas também penetrar em um sistema ritualizado de ação social

(CANCLINI, 2008, p. 141, 169).

CAPÍTULO 4. MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU

4.1 PROCESSO DE CRIAÇÃO DO MFRB

Na democracia brasileira, o simples fato de uma lei ser aprovada não significa que ela seja colocada em prática, e muitas vezes as políticas públicas dependem exclusivamente das gestões de governo. A criação do MFRB é reflexo dessa situação – somente depois de 20 anos de promulgada a lei é que o museu foi implantado. O projeto de lei que dispõe sobre a criação do MHMB surge por meio do Processo n. 43/1969, por iniciativa do ferroviário e vereador Hugo Cavichini Pires.

As justificativas apresentadas na defesa do projeto pelo proponente estavam associadas a estas situações: a cidade era um dos maiores entroncamentos da América Latina e possuía unidades de manutenção das três companhias ferroviárias; tinha instalada a mais alta diretoria da Efnob, responsável pelo desbravamento de parte do território brasileiro, interligando o Oceano Atlântico com o Pacífico; a “fabulosa” renovação tecnológica pela qual passava o parque ferroviário, gerando peças obsoletas que não eram preservadas; para que a gerações futuras soubessem como eram as estradas de ferro pioneiras que geraram o progresso; o MFRB seria uma solução para as ferrovias, que não precisariam vender como sucata o material nobre, dando uma solução que as salvaria da destruição do tempo e, finalmente, que o museu estava e sempre estará intimamente ligado às tradições e ao progresso da cidade (Processo n. 43/1969).

O conhecimento adquirido pelo vereador sobre a situação do trabalhador ferroviário proporcionou que seus argumentos fossem substanciais, relevantes e permanecessem atuais, para que o projeto fosse viabilizado anos depois. É de se destacar a justificativa associada à obsolescência que acometia o parque ferroviário local, inclusive a preocupação do legislador quanto ao descarte como sucata de materiais que poderiam

estar num museu. Esse fato demonstra que ele conhecia as práticas internas de substituição de tecnologia praticada pela empresa e, pela sua preocupação, essa situação estava atingindo a companhia de forma intensa. Foi a primeira vez que esse argumento foi encontrado nos documentos pesquisados relativos à preservação ferroviária local. Mas nota-se que a tendência do legislador, mediante análise de sua argumentação, era enaltecer a ferrovia sob a perspectiva das ações da empresa estatal ferroviária.

A primeira iniciativa para a implantação do MFRB se deu por parte do executivo por sua recém-criada Casa da Cultura. A importância desse órgão como ferramenta para a implantação de uma política cultural estava baseada em ações e programas desenvolvidos nas diversas linguagens artísticas e na preservação do patrimônio. Pautava-se basicamente pela criação do MHMB e do MFRB, e por um conselho de preservação que não chegou a ser encaminhado (AUDE, 2018).

O Decreto n. 4.470, de 16 de julho de 1985, veio atender ao artigo 2 da Lei n. 1.425/1969, instituindo a Comissão Provisória para Instalação do Museu Ferroviário de Bauru (CPIMFB), composta por 29 membros, entre eles, ferroviários, políticos, professores, memorialistas e historiadores²⁴.

A CPIMFB, em entrevista dada ao *Jornal da Cidade* (1985, p. 3), destaca a necessidade de conhecer o museu ferroviário da cidade de Jundiaí para embasar os trabalhos a serem realizados e conclama a “família ferroviária que participe para que a memória da cidade permaneça viva” (JORNAL DA CIDADE, 1985, p. 3).

O conclamo para que os trabalhadores se envolvessem na preservação da memória ferroviária estava sempre presente nos discursos dos representantes da comissão, como

²⁴ Os responsáveis pela organização dessa comissão, como representantes do executivo, foram o memorialista Irineu Bastos e o professor Hilário Rosa, então diretor do MHPMM.

também nos das autoridades. Porém, verifica-se que a possibilidade de participação da “família ferroviária” no processo se dava por meio da campanha de captação de acervo, a qual incentivava a doação de objetos e documentos que estivessem em posse dos trabalhadores, ou, por conseguinte, a visitação da exposição inaugural e posteriormente ao museu.

A busca de experiências já consolidadas em museus ferroviários por parte da comissão, de acordo com a documentação pesquisada, pautou-se pelas experiências de Jundiaí e Campinas (Figura 37). Porém, ao mesmo tempo estava em curso a primeira ação do Preserfe no estado de São Paulo, que culminou com a criação do Centro de Preservação da História Ferroviária do Estado de São Paulo de Paranapiacaba, no ano de 1986 (LEWINSKI, 2017) e o tombamento do complexo ferroviário pelo órgão estadual Condephaat, realizado em 1987. Essa situação gerou muita expectativa e reivindicações da comissão para com o órgão federal (AUDE, 2018).

Figura 37 - Matéria jornalística divulgando a posse da comissão e suas perspectivas de trabalho



Fonte: *Jornal da Cidade*, 9 ago. 1985. Acervo do MHMB.

O projeto de criação de equipamentos de preservação pelo país, por parte do Preserfe, ocorreu com maior intensidade nos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, implementado no estado de São Paulo somente em Paranapiacaba e Bauru.

Em sua quinta reunião, realizada no dia 2 de abril de 1986, a CPIMFB visitou três prédios onde o museu poderia ser instalado: os armazéns da Fepasa, localizados na Praça Júlio Prestes; os escritórios da RFFSA, na Rua Primeiro de Agosto e o da EFS, o Armazém Regulador da Vila Dutra (Ata 5, CPIMFB, 1986).

Noticiando a visita da CPIMFB às dependências da Fepasa, o *Jornal da Cidade* (1985) relata a existência de um “minimuseu” que já vinha sendo organizado pelo escritório local da empresa. De acordo com Gilson Aude, na ocasião estagiário da Casa da Cultura na área de história, que acompanhou toda a implementação do MFRB, “parte do acervo histórico das empresas era comumente exposto nos gabinetes da diretoria, inclusive utilizavam os exuberantes móveis de madeira entalhados”, sendo que esta prática também era utilizada pela diretoria da RFFSA em Bauru (AUDE, 2018, p. 2).

Essa situação vem esclarecer que não era somente a regional local da RFFSA que já realizava a preservação de objetos de forma não oficial, mas também a regional da Fepasa, sendo que graças a essas ações é que foi formado o vasto acervo do MFRB.

Ontem, os integrantes da comissão conheceram o pequeno acervo da regional da Fepasa de Bauru, uma espécie de minimuseu, já à disposição do novo órgão, que tem, entre outros, aparelhos elétricos, sinos, lâmpíões, móveis e vários objetos de valor histórico (JORNAL DA CIDADE, 1985, p. 3).

A essa mesma reunião estavam presentes representantes do setor de atividades histórico-culturais da Fepasa, dentre eles, Ricardo Nogueira Bogus, museólogo e coordenador do Museu Ferroviário Barão de Mauá, de Jundiaí, que destacou a proposta de inicialmente se realizar uma exposição pública nos armazéns da Fepasa, onde seria

apresentado o embrião do futuro museu. É possível identificar a intenção do museólogo não só no envolvimento da comunidade local no processo de implantação do museu, mas também na defesa de um museu que se dedicasse à preservação da história dos trabalhadores ferroviários, “[...] propondo que não assuma o museu uma imagem só das empresas, mas sim a memória dos trabalhadores, suas lutas e participação política” (Ata 5, CPIMFB, 1986, p. 2), proposta também defendida pelo vereador e pelo prefeito presentes à reunião.

Ainda nesta reunião, a maioria deliberou que o futuro museu fosse composto por dois módulos, sendo um nas instalações da RFFSA e o outro nos armazéns da Fepasa. Para isso, o professor Hilário Rosa solicitou que o Preserfe e a Fepasa enviassem para Bauru “arquitetos e museólogos” para dar andamento às reformas dos prédios e elaboração dos projetos do novo museu, situação que foi aprovada e à qual foi dado encaminhamento (Ata 5, CPIMFB, 1986). Finalizando, a comissão decidiu realizar uma exposição para o lançamento e divulgação do novo museu.

A proposta de que o novo museu fosse composto por módulos, sendo um de exibição de peças de pequeno porte e o outro de grande porte, interligados por uma composição ferroviária histórica, segundo Aude (2018), seguia a política de preservação praticada pelo Preserfe na criação de seus museus ferroviários. Tinha o intuito de proporcionar ao público maior interatividade com os acervos por meio de passeios nas composições consideradas históricas.

Identifica-se que tanto a comissão como a PMB buscavam articular o envolvimento das duas empresas na montagem do museu, não só porque juntas representavam de fato a história da ferrovia na cidade, mas principalmente pelas experiências de ambas na preservação ferroviária, como também pelo potencial de

investimentos financeiros e de serviços que poderiam despendar ao projeto, sendo que o município não conseguiria suportá-los exclusivamente. Além disso, o acervo do futuro museu, apesar das campanhas de captação, era constituído basicamente de patrimônio e viria de ambas as empresas (AUDE, 2018).

A exposição de lançamento do museu foi aberta no dia 1º de agosto de 1986, em comemoração ao aniversário da cidade. Basicamente foi concebida em módulos distintos com o acervo histórico de cada uma das empresas ferroviárias e dos sindicatos dos ferroviários existentes na cidade. A pretensão trazida pela legislação de criação do museu, em torná-lo um espaço de valorização da memória de luta dos trabalhadores ferroviários²⁵, conseguiu ser alcançada, ainda de forma tímida, na exposição de lançamento, visto que da CPIMFB participavam muitos ferroviários que de certa forma defendiam essa ideia.

Segundo Ricardo Bogus (2018), coordenador do museu de Jundiaí, coube a ele fazer a curadoria da exposição relacionada ao acervo Fepasa/EFCP e ao Preserfe a curadoria do acervo da Efnob – “não houve reunião prévia para pensar um roteiro único” (BOGUS, 2018, p. 1), como se pode verificar nas figuras 38, 39 e 40. Essa situação, além de demonstrar o interesse das empresas em promover e divulgar a sua própria história, ressalta a falta de diálogo e de trabalho conjunto de seus órgãos de preservação, o que se refletiu na montagem do MFRB, realizada sem a participação da Fepasa de forma direta.

Essa situação reitera a existência de disputas entre as empresas, como as apontadas por Kühl (2008), em que as companhias buscavam, por meio de seus edifícios, mostrar sua superioridade em relação às demais. Nesse caso, a exposição montada seguia essa

²⁵ O histórico de lutas trabalhistas e de defesa da democracia pelos trabalhadores ferroviários no período da ditadura militar marcou de forma significativa a atuação dos partidos de esquerda e de seus simpatizantes, como esclarece o memorialista Antônio Pedroso Júnior em seus livros *Subsídios para a História da Repressão em Bauru* e *Subversivos anônimos*.

tendência, sendo que cada uma delas, de forma independente, buscou exaltar as suas atividades comerciais e seu desenvolvimento tecnológico, por meio de seu acervo histórico e da exposição das mais novas locomotivas utilizadas na ocasião no transporte ferroviário.

Figura 38 - Recepção da primeira exposição do MFRB



Fonte: Acervo do MFRB.

Além dos módulos montados pelos acervos das empresas, a exposição contou com um espaço dedicado à exposição de telas relacionadas ao tema ferrovia de artistas plásticos da cidade, onde cada um dos sindicatos mostrou, por meio de fotos e de matérias de jornais, seus trabalhos na defesa do trabalhador; um espaço destinado à exibição de filmes, além da exposição, na plataforma do armazém de locomotivas, de carros e vagões que simulavam o ambiente ferroviário em atividade (MFRB, 1986).

Figura 39 - Módulo expositivo da EFCP/Fepasa



Fonte: Acervo do MFRB.

Figura 40 - Módulo expositivo da RFFSA



Fonte: Acervo do MFRB.

A exposição ficou aberta ao público até o final do mesmo ano. Na ocasião da desmontagem, as peças e fotografias que já tinham sido destinadas ao acervo do novo

museu foram levadas para os prédios da RFFSA, onde foram iniciados os trabalhos de preparação e catalogação destas (AUDE, 2018).

4.2 PLANEJAMENTO E MONTAGEM DO MFRB

A estrutura montada pela Casa da Cultura, principalmente pelo setor de patrimônio, formado inicialmente por estagiários de história que já vinham sendo qualificados e envolvidos no processo de municipalização do MHMM, junto com a experiência e o histórico das duas empresas ferroviárias na preservação, contribuiu e incentivou a comissão e o executivo a tocarem adiante as iniciativas para implantação do MFRB (AUDE, 2018).

Outro fato importante foi a criação e a implantação do conselho tripartite do MFRB, que, nomeado, passou a cuidar diretamente da montagem do novo museu, intermediando com a CPIMFB e com o executivo o projeto que já estava sendo desenvolvido pelo Preserfe. De acordo com Aude (2018), a superintendência regional da RFFSA, participante do conselho, foi quem requereu formalmente ao Preserfe o seu envolvimento no projeto, situação que foi bem recebida pelo órgão, que logo passou a trabalhar no projeto. Segundo Lasmar (2017), o Preserfe atuava impreterivelmente de acordo com as demandas provocadas pelas superintendências regionais.

Mediante isso, o local escolhido para implantar o primeiro módulo do museu passou a ser as instalações da própria RFFSA, preterindo os armazéns da Fepasa, não somente pelos altos custos de restauro do lugar, mas também pela opção em investir e montar o museu no prédio da própria empresa (AUDE, 2018).

Diante disso observa-se a falta de expertise entre os órgãos de preservação de ambas as empresas para a realização de projetos mais elaborados de forma coletiva,

demonstrando objetivos distintos dos órgãos, mesmo mediante os discursos de parcerias muitas vezes proclamados. A competitividade do setor de transporte entre as empresas também pode ser constatada no que tange à preservação, sendo que seus projetos buscavam a divulgação e a promoção das próprias.

O trabalho de montagem do MFRB se intensificou logo após a realização de sua primeira exposição. Entre a exposição e a inauguração do museu passaram-se aproximadamente três anos, tempo necessário para que o Preserfe assumisse e realizasse o projeto museológico e para que a superintendência da RFFSA e a PMB realizassem as obras de restauro do prédio e a montagem da exposição do novo MFRB. Diferentemente da exposição inicial, o projeto do MFRB não contou com a participação da equipe da Fepasa (BOGUS, 2018).

O Preserve²⁶ era o órgão criado pelo Ministério dos Transportes com o objetivo de preservar a memória dos diferentes modais de transporte do Brasil. A política de preservação do ministério buscava estimular “os órgãos regionais a preservarem seus acervos” (LASMAR, 2017, p. 1), porém mostrou poucos resultados, com exceção do modal ferroviário, já que, segundo Lasmar (2017), a RFFSA tornou-se o único órgão do Ministério dos Transportes a implantar um programa específico de preservação do seu patrimônio histórico, criando diversos museus e centros de documentação em cidades nas quais atuava.

Quanto à participação do Iphan nesse processo, de acordo com Lasmar (2017), o órgão federal serviu como referência, mas não participou nem ingeriu na atuação do Preserfe. A política nacional de preservação ferroviária só passa a ser capitaneada de

²⁶ No ano de 1986, o órgão foi transformado em Preserfe e passou a ser gerido pela RFFSA.

forma mais atuante pelo Iphan no processo federal de desestatização e de liquidação da RFFSA.

A criação de diversos museus ferroviários pelo país por parte do Preserfe era uma das ações da empresa que atendia à política pública de preservação adotada pelo Ministério dos Transportes, órgão responsável pela RFFSA. Segundo Lasmar (2017), a criação dos museus ferroviários se dava diante das iniciativas e articulações das superintendências regionais da empresa, conforme esclarece:

[...] política nacional é que estimulou as superintendências a preservarem seus acervos. A RFFSA foi o único órgão do Ministério dos Transportes a implantar um programa de preservação de seu patrimônio histórico. Como não conhecíamos as realidades locais, na medida em as superintendências demandavam, dávamos início ao projeto de pesquisa, seleção de acervo e fotografias e montagem do museu (LASMAR, 2017).

Diante disso, podemos considerar que a política nacional de preservação ferroviária no Brasil se deu inicialmente por meio do Ministério dos Transportes, a partir do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico, pela Portaria n. 292, de 24 de abril de 1980 (LEWINSKI, 2007).

A atuação do Preserfe possibilitou a criação de 12 equipamentos culturais, como centro de documentação e museus, entre os anos de 1980 até o início dos anos de 1990, tendo como base o legado advindo dos modos de produção da RFFSA que haviam se exaurido devido às mudanças tecnológicas, conforme esclarece a museóloga:

A criação do primeiro museu ferroviário, em São João del Rey, foi uma demanda da população local que lutou pela manutenção da ferrovia, que seria completamente erradicada. População e políticos mineiros pressionaram o MT para preservar a ferrovia e o museu foi inaugurado em 1981, junto com 13 km de linha férrea até Tiradentes, as oficinas, armazéns e o material rodante. A partir daí, foram sendo criados os museus nas superintendências regionais (LASMAR, 2017).

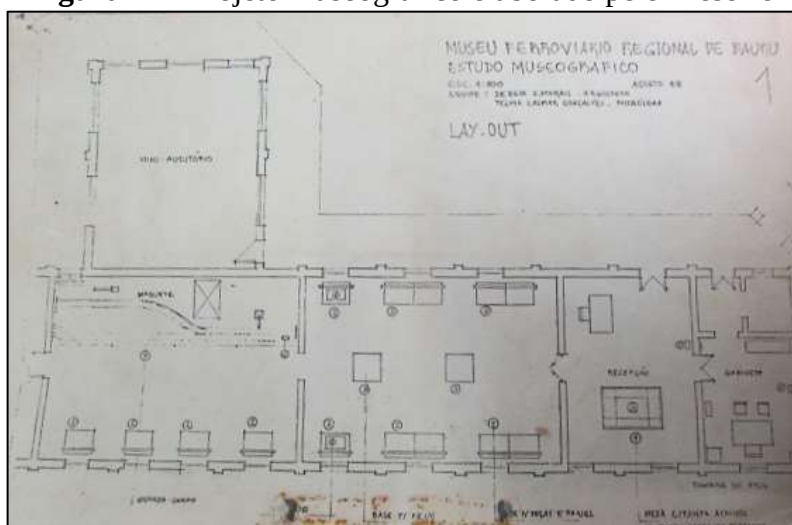
Quanto ao MFRB, por parte do Preserfe trabalharam na concepção do projeto a museóloga Telma Lasmar e o arquiteto Sérgio Morais, coordenados por Maria Elisa Carrasoni, diretora responsável pelo órgão (LASMAR, 2017). Segundo a museóloga, os

trabalhos de pesquisa sobre a histórica local e a organização e catalogação das peças foram realizados na própria cidade pelo funcionário da Casa da Cultura Gilson Aude (LASMAR, 2017; AUDE, 2018). O órgão de cultura local na ocasião contava com dois estagiários da área de história, que posteriormente vieram a ser contratados. Segundo Aude (2018, p. 3), coube a ele “receber as peças, higienizar, catalogar e prepará-las para a exposição, além de realizar a pesquisa histórica conforme estabelecido pelo projeto”.

O primeiro estudo museográfico elaborado pelo Preserfe, existente no MFRB, é composto por um *layout* com a disposição dos painéis fotográficos com textos explicativos, vitrines e suportes para peças, como mostra a Figura 41. Porém, o estudo se resume ao detalhamento dos suportes e ao apontamento dos assuntos a serem abordados por meio de fotografias e textos, não tratando ou definindo sobre o acervo tridimensional que seria exposto, nem sobre o conteúdo textual.

A figura 41, é a primeira página do *layout*, ou estudo museográfico elaborado pelo Preserfe, apresenta a planta baixa do futuro museu, suas divisões internas e a disposição dos painéis expositivos.

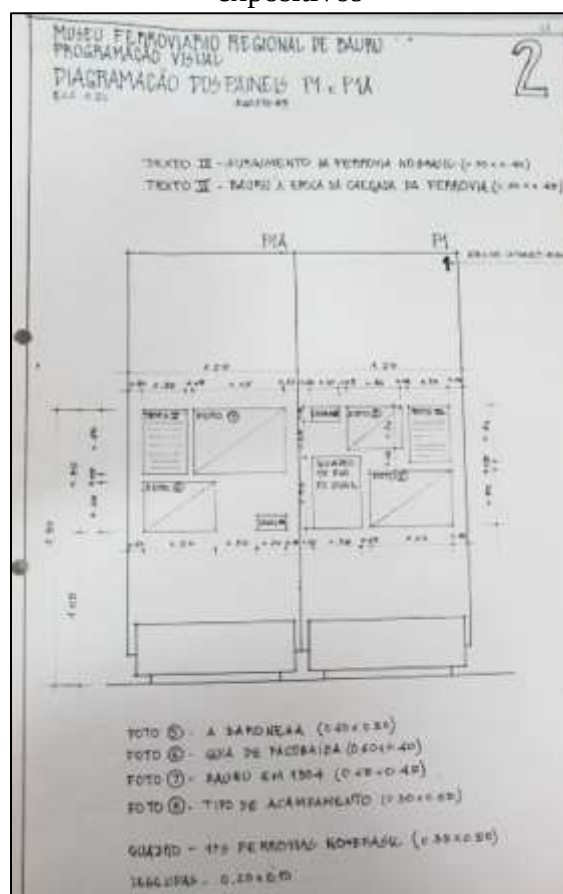
Figura 41 - Projeto museográfico elaborado pelo Preserfe



Fonte: Acervo do MFRB.

Por meio deste estudo é possível identificar que a linha expositiva se dedicava quase exclusivamente à atuação da RFFSA, tendo em vista que somente foi reservado um painel expositivo para cada uma das outras companhias que atuavam na cidade. A história da ferrovia no Brasil era o ponto inicial da proposta, seguida do destaque dado à comparação entre o desenvolvimento da cidade antes da chegada da ferrovia, no início do século passado, como pode ser visto na prancha 2 do projeto museográfico (Figura 42).

Figura 42 - Projeto museográfico elaborado pelo Preserfe – Diagramação dos suportes expositivos

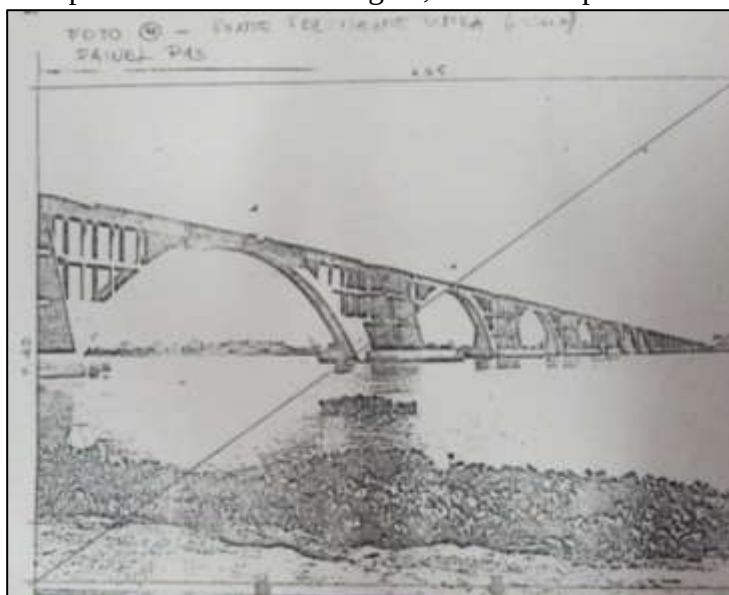


Fonte: Acervo do MFRB.

A grandiosidade da empresa era mostrada por meio de suas construções arquitetônicas, não só as existentes na cidade, como também suas imponentes pontes construídas sob os rios Paraná e Paraguai, e seus equipamentos de grande porte, como as

locomotivas, vagões e outras máquinas. O trabalho de assistência praticado pela RFFSA aos seus funcionários era destaque no projeto, por meio de seus hospitais, gabinetes dentários, cooperativas, vilas de operários e também no esporte e lazer, por intermédio do Esporte Clube Noroeste.

Figura 43 - Projeto museográfico elaborado pelo Preserfe – Diagramação dos suportes expositivos da Ponte Paraguai, Eurico Gaspar Dutra



Fonte: Acervo do MFRB.

A análise do projeto possibilita destacar dois pontos bem particulares. O primeiro está ligado à questão indígena, tratada na expografia de forma superficial e desacertada, destacando a etnia Kaingang, povo originário da região, somente após o processo de “pacificação”, em detrimento da real história dos grandes conflitos e do extermínio destes no processo de construção da ferrovia no interior paulista (AZEVEDO, 1950; LIMA, 1978).

Por conseguinte, a ideia defendida por muitos da criação de um museu do trabalhador ferroviário não se concretiza. A linha expositiva se pautou pela exaltação da empresa estatal ferroviária, reconhecida pelas transformações que proporcionou no Oeste Paulista e por representar a maior ação do governo federal na cidade de Bauru.

A Figura 44 é o detalhamento do painel número 4. De acordo com o projeto expositivo a proposta visava apresentar como se encontravam os indígenas que viviam nas terras cortadas pela construção da Efnob, após os embates. A etnia dos índios representados no painel não foi descrita, mas o que se pretendeu ressaltar foi a situação dos indígenas diante do que a empresa ferroviária classificava como “pacificação”, ou seja, a retirada dos mesmos de seu contexto cultural, criando a sensação de que estavam totalmente incorporados a cultura dominante e ao progresso proporcionada pela ocupação destas terras.

Figura 44 - Projeto museográfico elaborado pelo Preserfe – Diagramação dos suportes sobre “índios pacificados na região da Noroeste”



Fonte: Acervo do MFRB.

Instalado desde a sua inauguração nos antigos escritórios da Efnob, o MFRB foi ampliando o seu espaço, principalmente depois do processo de liquidação da RFFSA. O conjunto arquitetônico construído em 1905 inicialmente serviu como posto de trabalho para os engenheiros na construção da ferrovia. Mais tarde, tornou-se gabinete do superintendente da Efnob, tesouraria e secretaria. Com a inauguração da estação central, em 1939, para onde os escritórios foram transferidos, o local passou a funcionar “como

depósito de materiais elétricos, oficina de mecanografia e arquivo da controladoria” (MFRB, s.d., p. 1).

Segundo o *Diário de Bauru* (1986), a escolha do local levou em conta a relação do prédio com a história da ferrovia na cidade, a localização de fácil acesso para o público, o menor custo para a restauração e área para futuras expansões do museu. Quanto à instalação do módulo 2, que o projeto inicial previa concretizar nos armazéns da Fepasa, ainda permanece como objetivo a ser alcançado pelo MFRB.

Na ocasião, no prédio onde seria instalado o futuro museu, funcionava o setor de patrimônio da RFFSA, que rapidamente foi transferido para outro local (AUDE, 2018), dando assim condições para a empresa viabilizar a instalação do museu (Figura 45).

Figura 45 - Vista frontal das instalações físicas do MFRB



Fonte: Fotografia do autor (2017).

As adequações do espaço físico e a montagem da exposição de longa duração para a instalação do museu ocorreram em parceria entre a RFFSA e a PMB. Segundo AUDE (2018), coube à empresa ferroviária a realização de todos os serviços, como o “restauro das esquadrias e forros de madeira e das paredes”, instalação da iluminação e confecção dos suportes e vitrines para as peças serem expostas (2018, p. 3), cabendo à PMB o fornecimento de todos os materiais para a realização dos serviços. O espaço contava com três salas expositivas (Figura 46), auditório, reserva técnica e um amplo jardim externo que também era utilizado para exposições temporárias (AUDE, 2018).

Figura 46 - Salas expositivas do MFRB, concepção Preserfe



Fonte: Acervo do MFRB.

4.3 GESTÃO E LEGISLAÇÃO DO MFRB

A gestão do MFRB, no início, foi realizada por um conselho com característica deliberativa de forma tripartite, ou seja, um colegiado composto por representantes das duas empresas ferroviárias, RFFSA e Fepasa, e da Casa da Cultura, por parte da Prefeitura

Municipal²⁷. As cadeiras do executivo foram preenchidas por dois memorialistas e um funcionário da Casa da Cultura. Por parte das empresas, as indicações contavam com a participação de funcionários do alto escalão local.

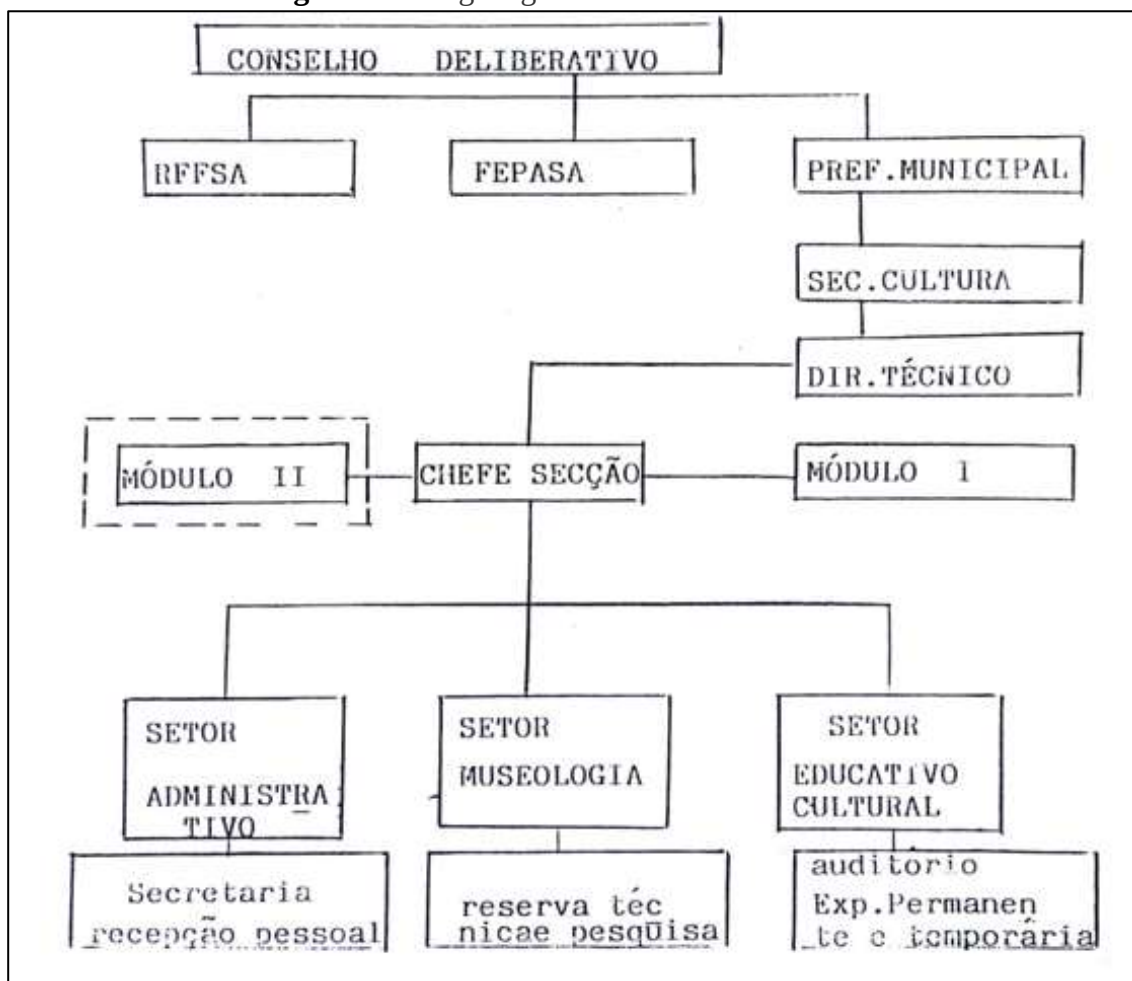
Quanto à questão financeira para a implantação do museu, o município direcionou uma verba de Cz\$ 30 mil e afirmou que não faltariam recursos, tanto do governo estadual como do municipal, para a instalação do museu (JORNAL DA CIDADE, 1986). Apesar de o museu local tratar de um tema nacional com desdobramentos significativos no âmbito estadual, não foram verificados recursos ou mesmo envolvimento no projeto dos dois outros entes públicos, federal e estadual.

Em pesquisa realizada no Orçamento Plurianual de Investimentos da PMB de 1985, identifica-se realmente a previsão orçamentária para a “Implantação do Museu Ferroviário” para o ano de 1986. O curioso é que não existe nenhuma previsão orçamentária para a manutenção e funcionamento do MFRB nos anos de 1987 e 1988, como o previsto para outros equipamentos culturais, como bibliotecas, por exemplo (BAURU, 1985).

As atividades do Conselho Deliberativo se restringiam à gestão geral do museu, pois as atividades administrativas e museológicas eram desenvolvidas pela equipe formada por três funcionários e dois estagiários ligados ao “Patrimônio Cultural – Divisão Técnica de Museus, da Casa da Cultura” (MFRB, 1990, p. 3). O plano de trabalho elaborado pela equipe do MFRB traz o organograma e a estrutura organizacional, que de certa forma mostram a verticalidade das decisões, tendo o Conselho como principal agente de gestão do museu, conforme mostra a Figura 47.

²⁷ O Decreto n. 4.912, de 22 de janeiro de 1987, e o Decreto n. 6.246, de 20 de dezembro de 1991, nomeiam nove membros para a composição do Conselho Deliberativo do MFRB.

Figura 47 - Organograma do MFRB anos 1990



Fonte: Casa de Cultura (1990).

De acordo com Aude (2018), a Casa da Cultura implementou um processo de qualificação dos funcionários na área museológica. Basicamente, essa qualificação foi realizada pelo Departamento de Museus da Secretaria de Estado da Cultura, que vinha promovendo diversos cursos nas cidades do interior como incentivo ao processo de municipalização dos MHP. Essa política de aperfeiçoamento de recursos humanos do município visava principalmente se preparar para o processo de municipalização do MHPMM, que se encontrava em curso, e, conseqüentemente, serviu também para qualificar a primeira equipe de trabalho do MFRB. Durante o período de montagem do museu houve a criação e concurso público para a função de Agente Cultural a fim de

compor os quadros da futura SMC. Esses profissionais passaram a atuar nos museus e em outros setores da Casa da Cultura.

A estrutura funcional do MFRB era composta por três setores. O primeiro, administrativo, era responsável pelo controle de pessoal, financeiro, limpeza, segurança e manutenção. O seguinte era o setor museográfico, responsável pela organização do acervo e das exposições; e, por último, o setor educativo, que cuidava da mediação dos visitantes com a expografia e do desenvolvimento de atividades e projetos pertinentes à comunicação e divulgação do museu para a comunidade (MFRB, 1990).

A legislação que trata da criação do museu ferroviário de Bauru, da mesma forma que ocorreu como o MHMB, ficou esquecida e só foi colocada em prática muitos anos depois²⁸. As justificativas para sua implantação estavam embasadas primeiro nas características do significativo entroncamento ferroviário, considerado um dos “maiores da América Latina” (Processo n. 43/1969, p. 2), composto por estruturas administrativas, operacionais e de manutenção pelas três companhias ferroviárias instaladas na cidade. Em seguida, ressaltam-se as transformações tecnológicas em curso que teriam provocado a “renovação” do parque e que cabia “às autoridades municipais preservarem as peças obsoletas (inclusive material rodante) para que as gerações futuras saibam como eram as estradas de ferro pioneiras do nosso progresso” (Processo n. 43/1969, p. 3). A lei foi aprovada por unanimidade pelos vereadores e sancionada pelo prefeito, porém não consta no processo nenhuma participação do executivo na sua elaboração.

A primeira iniciativa de implantação do MFRB por parte do executivo se deu com o Decreto n. 4.470, de 16 de julho de 1985, que veio atender ao artigo 2 da Lei n. 1.425/1969, instituindo a comissão especial para viabilizar o museu. O referido decreto

²⁸ O projeto de lei proposto por um único vereador deu origem à Lei Municipal n. 1.425/1969, atribuindo à PMB a papel de fiscalizar, acolher e preservar material ferroviário para exibição ao público.

nomeou 29 membros, entre eles, ferroviários, políticos, professores, memorialistas e historiadores.

Com o objetivo de implantar de fato o museu ferroviário, por iniciativa do executivo foi aprovada por unanimidade na Câmara Municipal a Lei n. 2.731, de 22 de dezembro de 1986²⁹. A referida lei altera a redação da anterior, de 1969, modificando a denominação para Museu Ferroviário Regional de Bauru, já que a política de captação de acervo estava sendo realizada em várias cidades nas quais a ferrovia atuava. A lei também cria o Conselho Deliberativo, composto por representantes das empresas ferroviárias e pelo executivo, com o objetivo de implantar e gerir o novo museu (Processo n. 111, 1986).

A principal justificativa apresentada pelo executivo para aprovação da lei está relacionada ao estado avançado do projeto de implantação do museu, principalmente diante da viabilização da estrutura física que irá receber o museu e da formação do acervo, originado pela exposição inicial e pelas campanhas. É o primeiro documento que traz como diretriz a implantação do museu em dois módulos, interligados por uma composição histórica, sendo que “ocupará o antigo prédio existente na Vila Ferroviária, próximo à Rua 1º de Agosto e no barracão da Fepasa, no início da Rua Júlio Prestes, onde um antigo trem servirá os visitantes, conduzindo-os de um local para o outro” (Processo n. 111, 1986, p. 6).

Diante da previsão legal, o executivo instituiu o Regimento Interno do MFRB, por meio do Decreto n. 5.249, de 2 de março de 1988. Dentre os documentos relativos à criação do MFRB, o seu Regimento Interno é o que apresenta maior riqueza de detalhes quanto às principais características atribuídas ao museu na ocasião da sua criação. O

²⁹ A presente lei não trata da criação de estrutura administrativa, financeira e de pessoal para o funcionamento do museu.

documento traz a finalidade do museu, as competências do conselho, cria comissões temáticas de estudos, trata do acervo e de outras especificidades pertinentes aos objetivos e gestão da instituição, além de atribuir ao executivo a prerrogativa de formar o quadro de pessoal e prever dotação orçamentária ao museu.

O documento estabelece ainda que a “instituição histórico-cultural se destina à preservação da memória ferroviária”, tendo suas atividades relacionadas à “captação, preservação e divulgação do acervo, desenvolvendo atividades externas em unidades de ensino e a realização de pesquisas históricas relacionadas à memória dos trabalhadores”. Aqui se ressalta pela primeira vez de forma explícita sua atribuição associada à memória dos trabalhadores da ferrovia por meio do “resgate e divulgação” das lutas políticas e sociais dos trabalhadores e da concessão de “honorarias” aos ferroviários que se destacaram no trabalho, que tenham demonstrado “amor” e honrado a profissão e a classe. Também institui a figura de beneméritos do museu, ou seja, o reconhecimento institucional àqueles que tenham doado bens de relevância ou contribuído para o desenvolvimento do museu (Decreto 5.249/1988).

Por iniciativa do executivo, a Câmara Municipal aprovou por unanimidade a Lei n. 3.164, de 13 de dezembro de 1989, que estabelece como patrono do museu o engenheiro Cássio Augusto Szeligowski Vilaça, em “reconhecimento à brilhante carreira profissional” (Processo n. 229, 1989, p. 3), como um exímio especialista em cálculo estrutural, ocupando várias funções de comando dentro da RFFSA nas áreas operacional e comercial, além de exercer a função de professor na faculdade de Engenharia de Bauru, atual Unesp. O processo em questão não apresenta quais foram os critérios de escolha do patrono do MFRB, nem como se chegou à definição deste.

4.4 MUSEU ATUAL

A precarização das empresas estatais ferroviárias ocorrida do país, que culminou, nos anos de 1990, no processo privatização que atingiu as duas empresas que atuavam em Bauru, RFFSA e Fepasa, trouxe ao MFRB uma nova configuração de gestão. Ao contrário das estatais, as concessionárias que vieram operar o transporte ferroviário local não desenvolvem projetos de preservação ferroviária nem contribuem com o museu (BARBOSA, 2018). Essa situação afetou todos os museus criados pelo Preserfe, ocasionando inclusive o fechamento de muitos deles, como esclarece a ex-museóloga do órgão:

A privatização veio para destruir esses museus. Quando foi feito o projeto de privatização não foi levado em conta o patrimônio histórico — embora nós, do PRESERFE, tenhamos gritado muito para que os museus fossem preservados. O que aconteceu foi que muitos compradores ignoraram os museus e alguns foram municipalizados (LASMAR, 2018, p. 3).

O conselho gestor, originalmente formado pelas empresas e pelo município, nunca mais foi recomposto. Assim, coube à SMC realizar exclusivamente sua gestão. Dessa forma, naturalmente o MFRB foi municipalizado, mesmo que até o presente não tenha havido nenhuma atualização da legislação diante dessa nova configuração.

Institucionalmente, desde então a gestão do museu é realizada pela estrutura pertencente ao Departamento de Proteção ao Patrimônio Cultural (DPPC), por meio de sua Divisão de Museus, a qual coordena também o MHMB, o MIS, a Pinacoteca e a Casa Ponce, todos órgãos de preservação ligados à SMC.

De acordo com o organograma da SMC (2017), o DPPC possui 25 funcionários públicos municipais nas funções de Agente Cultural, Agente Administrativo, Museóloga, Instrutor Artístico, Servente de Limpeza, Maquinista, Marceneiro e Atendente. De acordo com a museóloga Luiza Barbosa (2018), deste total, 12 estão lotados especificamente no

MFRB, além de dois estagiários graduandos do curso de história e de voluntários cumprindo pena alternativa judiciária, que atuam nos serviços de manutenção e limpeza (BARBOSA, 2018).

Quanto aos investimentos financeiros direcionados ao DPPC, a previsão orçamentária aprovada para o ano de 2017, na rubrica 2111 – “Manutenção das Ações de Preservação do Patrimônio Cultural”, da SMC, foi definida em R\$ 400 mil (Lei n. 6.816/2016, p. 32). No entanto, não se pode identificar quanto foi direcionado exclusivamente para ser investido no MFRB. A título de comparação, R\$ 2 milhões estão previstos para ser investidos na área de “difusão e formação cultural”. A previsão orçamentária mostra também que os investimentos em preservação equivalem a 3% do orçamento total da SMC, de aproximadamente R\$ 13 milhões.

A comunicação do museu acontece basicamente de três formas. A primeira, de forma direta, na abordagem do funcionário presente na recepção do museu ao visitante, oferecendo a possibilidade de uma visita guiada, caso seja desejado. Nesses casos, segundo o educador do museu Paulo Henrique Pereira (2018), leva-se em conta a expografia para apresentar os assuntos, mas as interpretações e reflexões, ou seja, a leitura a ser feita desta acontece de acordo com a idade e o interesse do visitante, não existindo um discurso único e definido, já que ela se dá de acordo com a perspectiva do educador (PEREIRA, 2018).

O viés educativo atua também com grupos agendados, geralmente escolares – de acordo com o nível de escolaridade e o assunto trabalhado em sala de aula, os temas trazidos pelo museu são apresentados. E, por último, estão as mediações efetivadas na realização de eventos voltados à temática ferroviária. Segundo a educadora Cyntia Bombini (2018), a arquitetura e as particularidades dos prédios que compõem o complexo

ferroviário onde o museu está instalado complementam a expografia e são fundamentais para o educativo reconstruir a história das empresas ferroviárias e da cidade.

O MFRB possui um acervo significativo, não só por sua quantidade, mas por sua diversidade e significado como testemunho da atuação da Efnob e RFFSA. Os bens da empresa que se tornaram acervo foram selecionados em sua maioria por suas diversas diretorias internas, que já praticavam em seus setores a salvaguarda daquilo que consideravam a representação maior das atividades da empresa em diferentes épocas, poupando-os, como esclareceu o vereador proponente da criação do museu, de serem descartados como sucata ou coisa velha.

Seu acervo tridimensional, de pequeno e grande porte, se encontra exposto em seus espaços expositivos ou acondicionado na reserva técnica. O acervo documental do MFRB é composto por documentos administrativos e de pessoal, relatórios, projetos arquitetônicos e de engenharia de construção ferroviária, fotografias e outros, encontrando-se catalogados e disponíveis para pesquisa (MFRB, 2015, p. 11). Junto a eles pode-se encontrar também o arquivo contendo os processos do Codepac, uma pequena biblioteca temática e arquivos do SPI regional – Serviço de Proteção ao Índio.

O patrimônio arquitetônico no qual o museu está inserido também é considerado como acervo, sendo que o visitante pode conhecer espaços como estação, gare, plataforma e o conhecido triângulo de edifícios, onde funcionavam os escritórios da Efnob e, atualmente, o museu.

Quanto à acessibilidade arquitetônica do museu, pode-se considerar razoável mediante o acesso aos espaços expositivos, salas de pesquisas e ambientes livres. Porém, não apresenta piso tátil. Já quanto à expografia, esta não apresenta linguagens que atendam deficientes visuais e/ou auditivos.

As ações do governo do estado em relação ao MFRB são tímidas e descompromissadas com uma política mais efetiva de valorização dos museus do interior. A ferrovia que o museu tem como objeto está muito além do regional – como o próprio nome o define, inclusive, corta e transcende o território do estado.

Basicamente, a atuação do Sisem junto ao MFRB se dá por meio de cursos de qualificação profissional e, nos últimos anos, o MFRB foi contemplado com dois projetos desenvolvidos por pessoas físicas, por meio dos editais do Programa de Ação Cultural (Proac), relacionados à comunicação e à digitalização de acervo³⁰. Já quanto à atuação do órgão federal Ibram, se resume no estabelecimento de diretrizes museológicas e na realização de eventos como a Semana dos Museus, da qual o MFRB participa desenvolvendo uma programação específica, de acordo com o tema proposto (BARBOSA, 2018).

O acervo do MFRB tem se ampliado não só por meio da contribuição de antigos funcionários das empresas, mas também diante do processo de liquidação da RFFSA, que ainda tem proporcionado o encaminhamento de documentos para o museu. Segundo Barbosa (2018), a política de acervo segue as diretrizes do Ibram e é gerenciada por ele.

Desde a criação do MFRB, a expografia do museu não passou por mudanças significativas (AUDE, 2108). Isso só veio a acontecer na comemoração dos 100 anos da chegada da Efnob a Bauru, 17 anos depois. Intitulada “NOB em Obras – 100 anos de Ferrovia em Bauru”, a nova exposição de longa duração foi aberta ao público em setembro de 2006. De acordo com a agente cultural da SMC Neli Vioto, responsável pela nova expografia, a exposição foi concebida por salas temáticas, conforme esclarece em

³⁰ É importante destacar que o Proac não permite que unidades museológicas públicas sejam proponentes, por isso esses projetos dependem de parcerias entre o museu e a sociedade civil.

entrevista para o *Jornal da Cidade* (2006).

Os visitantes poderão conferir a sala dos índios, onde há referência ao período de aculturação das comunidades, a sala dos operários, com referência ao dia a dia na companhia; sala da construção, onde será possível conferir painéis e fotos das edificações do principal entroncamento ferroviário da América Latina na época (JORNAL DA CIDADE, 2006, p. 37).

Um dos diferenciais da referida exposição, segundo Vioto, foi apresentar um contraponto não discutido até então dentro do museu, os “custos do desenvolvimento para Bauru e região”; ao mesmo tempo que a ferrovia trouxe o desenvolvimento, “patrocinou a destruição das matas, a exploração do trabalho e a dizimação dos nativos” (JORNAL DA CIDADE, 2006, p. 37). Porém, não fica claro de que modo esses questionamentos foram representados na expografia.

Considerando que a mais intensa mudança expográfica realizada se deu em virtude das comemorações do centenário da chegada da ferrovia à cidade; considerando que a concepção expositiva foi realizada pela SMC, desta vez sem a participação de empresas ferroviárias; considerando que o próprio título “NOB em Obras” traz significados associados ao desenvolvimento promovido pela empresa federal, é possível compreender que a nova linha expositiva seguiu as mesmas diretrizes da exposição inicial do museu (Figura 48), ressaltando as ações da Efnob e mostrando como o trabalho era desenvolvido, excluindo de certa forma as outras companhias ferroviárias, as lutas de seus trabalhadores e seu impacto na ocupação das terras indígenas.

Figura 48 - Expografia atual do MFRB



Fonte: Fotografia do autor (2018).

Outra alteração expográfica foi realizada mais recentemente, em 2014, logo após a criação do cargo nos quadros da SMC e da posse da primeira museóloga a integrar a equipe funcional dos museus gerenciados pelo órgão. Segundo Luiza Barbosa (2018, p. 1), naquele mesmo ano a expografia passou por um processo de “atualização”, implementando mudanças do “discurso positivista de ênfase na chegada dos europeus e na reprodução da história dos vencedores”. Essas mudanças se pautaram na diminuição do número de peças expostas e na sua contextualização com o trabalho ferroviário, além da inauguração da Praça Kaingang, no ano de 2015.

A contextualização do trabalho ferroviário presente na nova exposição, salientado pela museóloga, se dá por meio de conjuntos expográficos temáticos, em que alguns deles

mostram o trabalhador ferroviário no desenvolvimento de sua atividade diária; suas ferramentas, como demonstração da tecnologia utilizada; e, por fim, o resultado ou produto desse trabalho, como mostra a Figura 49.

Figura 49 - Expografia atual do MFRB. Marceneiros e suas ferramentas de trabalho



Fonte: Fotografia do autor (2018).

Segundo Barbosa, a mudança expográfica que proporcionou novos recortes sobre a história da ferrovia foi concebida e montada pela própria equipe da SMC. Apesar disso, não foi realizado um projeto de detalhamento da proposta implantada, que de certa forma também nos ajudaria a realizar outras interpretações sobre a linha expositiva e a sua argumentação teórica.

Importante ressaltar a elaboração, em 2015, do Plano Museológico (BARBOSA, 2018), documento essencial e exigido pelo Ibram para todas as unidades museológicas,

que contribui para o planejamento e definição de diretrizes, objetivos e metas para o bom funcionamento da instituição.

As diretrizes estabelecidas pelo Plano Museológico do MFRB (MFRB, 2015) vêm reafirmar os resultados identificados nesta pesquisa, de que o museu permanece com seu objetivo inicial em difundir o papel das empresas ferroviárias que atuavam na cidade, como pode ser verificado em sua atual missão:

Preservar através da conservação, estudo e comunicação os testemunhos materiais e imateriais relacionados ao surgimento, trajetória e atuação das empresas ferroviárias Companhia Paulista – CP, Estrada de Ferro Sorocabana – EFS e Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – NOB, que passaram pelo território do município de Bauru (MFRB, 2015, p. 5).

A gestão do museu realizada pelo município tem acolhido adequadamente as demandas inerentes ao seu funcionamento, atendendo o público da cidade e da região, principalmente grupos escolares (BARBOSA, 2018). Atualmente encontra-se em curso o processo de digitalização do seu acervo documental, em que parte já está disponível para acesso do público de forma virtual³¹, situação que tem ampliado o raio de ação e divulgação do MFRB.

Quanto à temática indígena, o museu possui em seu acervo, arquivos documentais do órgão que antecedeu a Funai, o Serviço de Proteção ao Índio (SPI), compostos por livros de registros, fotografias e outros documentos sobre os indígenas que viveram na região de Bauru³², este acervo se encontra à disposição para pesquisa. Recentemente o

³¹ Disponível em: <<http://www.projetomuseuferroviario.com.br/>>.

³² Os índios Kaingang pertencentes à família Jê Meridional, ocupavam a região sul e sudeste do Brasil, mais especificamente entre o Rio Tietê no Estado de São Paulo e o Rio Ijuí, ao norte do Rio Grande do Sul (ETNOLINGÜÍSTICA, 2018). Eram conhecidos e temidos principalmente pelo seu espírito de resistência e luta diante da ocupação de suas terras no período de colonização agrícola, principalmente no estado de São Paulo no século XIX. “As Estradas de Ferro e as Comissões Geográficas e Geológicas do Estado de São Paulo foram as últimas investidas da civilização nos territórios Kaingang até a pacificação final” (PINHEIRO, 1992, p.113). Segundo Pinheiro (1992) as lutas eram constantes, sendo que os mesmos deixavam sinais de sua presença pela mata, local onde atacavam os trabalhadores da ferrovia em muitas oportunidades, fato que se tornou o principal empecilho para o andamento da obra.

MFRB, atribuiu ao seu jardim central a denominação de Praça Kaingang, e instalou no local uma exposição constituída por 12 painéis, contendo reproduções fotográficas do acervo do antigo SPI e de textos tratando de elementos da cultura Kaingang (Figura 50), que foram elaborados pela equipe do MFRB (BARBOSA, 2018).

Figura 50 - Painel expositivo da Praça Kaingang. Aspectos físicos



Fonte: Fotografia do autor (2018).

Esses painéis mostram os índios já integrados à sociedade ou “pacificados”, como os jornais da época e os memorialistas se referiam, de modo a desfazer o seu caráter selvagem reconhecido e temido diante da sua luta com o não indígena na ocupação das terras do Oeste Paulista. A exposição se apresenta na perspectiva hegemônica do dominador não indígena, tornando-se questionável e descompromissada com os elementos históricos do povo originário, tratando os nativos como curiosidade humana ao descrever suas características físicas, hábitos individuais e coletivos, além de não se referir ao conflito e ao genocídio (AZEVEDO, 1950; LIMA, 1978) praticados mediante a construção da ferrovia em terras indígenas

Quanto à preservação ferroviária praticada pelo MFRB na cidade de Bauru, podemos considerar que o desejo e a articulação, principalmente dos trabalhadores ferroviários e de memorialistas, foram essenciais para sensibilizar e provocar o executivo a implantar o museu, buscando, junto às empresas ferroviárias, as condições técnicas para sua viabilização. Porém, constatou-se que, de certa forma, os anseios dos trabalhadores ficaram subordinados ao projeto nacional de preservação em curso pela empresa RFFSA, que acolheu a proposta e conduziu o projeto de implantação do museu dentro da sua perspectiva, alijando do processo aqueles que mais lutaram por sua criação. Essa situação não desqualifica ou diminui o trabalho de preservação praticado até então pelo museu, mas requer novas práticas e olhares sobre a história da ferrovia, do Brasil e da própria cidade, principalmente por aqueles que atuam na gestão do patrimônio.

Figura 51 – Logotipos: Efnob, Companhia Paulista e Sorocabana



(Fonte: Disponível em: <<http://museusferroviarios.net.br/>>.)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por meio de uma perspectiva mais ampla, podemos considerar que a preservação em Bauru se coloca como exemplo característico proporcionado pelas políticas públicas desenvolvidas pelos órgãos federal e estadual nos anos de 1980. Ou seja, é um reflexo das práticas, ações, ideologias e acontecimentos ocorridos num período significativo da história recente do Brasil, proporcionado pela abertura política, pelas novas diretrizes de preservação e diante do desejo e envolvimento da sociedade em atuar no processo de reconhecimento do seu próprio patrimônio histórico, baseado no reconhecimento de suas múltiplas identidades (CURY, 2002; AGUIAR, 2015; MINC, 2016b).

No contexto da ideologia política presente nos processos de preservação no Brasil, observa-se uma semelhança entre as práticas e objetivos buscados pelos diferentes entes públicos. Enquanto a política nacional buscou ressaltar os fatos memoráveis para a construção de um Estado Nacional (RUBIM, 2007; CURY, 2002), o estado de São Paulo buscou demarcar a sua identidade bandeirante e republicana (MISAN, 2008; RODRIGUES, 1999). O município de Bauru vem reafirmar a sua origem associada à expansão do interior paulista e o seu caráter desenvolvimentista, resultado da fortíssima presença do Estado Nacional por meio da RFFSA, que proporcionou o desenvolvimento urbano e econômico da cidade, com base no capital agrário e industrial (OLIVEIRA, 2011; LIMA, 2017; GHIRARDELLO, 2017; POSSAS, 2017).

As diretrizes da preservação no Brasil, tradicionalmente baseadas no monumento, influenciaram de forma significativa as políticas públicas do setor, em que a arquitetura monumental ainda é o objeto mais lembrado quando se trata da escolha oficial do bem a ser considerado suporte de determinadas memórias. Atualmente, no caso ferroviário, essa

característica é facilmente identificada quando os principais elementos preservados tornaram-se as estações, seguidas pelos grandes elementos arquitetônicos que compõem os conjuntos ferroviários, como rotundas, oficinas e outros (OLIVEIRA, 2010b; MORAES, 2016; KÜHL, 2008). Mas também é de se destacar a prática de preservação de determinadas tecnologias precursoras desse modal de transporte, como é o caso das locomotivas a vapor, que atraem muito público quando estão na condição de acervo, expostas em museus ou em circuitos turísticos, como visto em Bauru.

Ainda sobre as influências de órgãos de instâncias superiores na construção da política local, é possível constatar que as ações no âmbito federal se limitaram à atuação do Preserfe na criação do museu local. Nenhum estudo de tombamento até o presente foi realizado pelo Iphan na cidade, mesmo diante da atuação nacional da Efnob/RFFSA e das tecnologias estrangeiras empregadas na constituição do complexo ferroviário local (OLIVEIRA, 2010b; CANO SANCHIZ, 2016). No âmbito estadual, o Condephaat iniciou estudos de tombamento na cidade de Bauru em 1992, fato que também estimulou a criação do Codepac no mesmo ano. Mesmo assim, não houve por parte do órgão ou mesmo do governo do estado ações planejadas de incentivo à implementação desse mecanismo nas cidades do interior, como houve para a criação de museus. Quanto a isso, devemos considerar que as referências praticadas pelo órgão estadual foram incorporadas à política local tanto pela experiência do legislador, que desenvolveu atividades profissionais junto ao órgão estadual (BARBEIRO, 2017), como pela participação de educadores da Unesp local como membros permanentes do colegiado estadual (GHIRADELLO, 2017).

É possível constatar que a política de preservação praticada pelo governo do estado no campo museal foi estruturada e disseminada por objetivos educacionais e turísticos nos municípios paulistas, enquanto o tombamento se resumiu às iniciativas do

Condephaat. Sem uma política de apoio para que os municípios implementassem ações locais de preservação, restou reivindicar que o conselho estadual reconhecesse seu patrimônio local ou partisse para iniciativas próprias.

No âmbito dos mecanismos de proteção, o tombamento e os museus tornaram-se as práticas mais empregadas pelos municípios paulistas para atender diretamente a demandas e perspectivas locais (LOSNAK; OLIVEIRA, 2016). Estes se colocam, de certa forma, como os únicos recursos que permitiram à sociedade atual reconhecer seu processo de origem por meio da identificação de elementos materiais e imateriais que expressam a sua diversidade identitária (CANCLINI, 2008).

Outras duas referências trazidas pelas primeiras ações de preservação praticadas pelo estado e empregadas na política local até o presente são a “figura” do patrono e o uso de prédios históricos ou tombados como espaços para instalação de equipamentos culturais na perspectiva turística.

No âmbito da política federal, é importante ressaltar a criação dos indicadores culturais que surgem mais recentemente de forma sistematizada e acessível no Brasil, como ferramenta-base para o planejamento, execução e avaliação das políticas públicas, bem como o PNC, que oferece subsídios teóricos e conteúdos aos municípios que desejem implantar suas políticas públicas no campo da cultura e permite que estes contribuam na construção da política nacional de forma participativa.

Outro ponto a ser destacado diante dos indicadores culturais é a evidência de que as políticas de preservação vêm se difundindo a partir dos anos 1980, porém, ainda se mostram menos presentes e sistematizadas nas rotinas dos governos, como ocorre com as políticas de saúde, educação e sociais.

A preservação ferroviária no município tem suas ações iniciais em meados dos

anos de 1970 por meio de ações isoladas, como o processo de patrimonialização da locomotiva 404 e da nº 1. A política pública de preservação começa a ser colocada em prática efetivamente em meados dos anos de 1980, com a criação da Casa da Cultura, por iniciativa local e do MFRB, que foi parte da política de preservação promovida pela RFFSA em vários municípios brasileiros onde atuava (BEMVENUTI, 2016; MATOS, 2015). Essa situação se assemelha às práticas realizadas pela União e pelo governo do estado, que iniciaram sua política de preservação por meio de ações pontuais que foram, com o tempo, sendo sistematizadas e se transformando em políticas públicas.

A política pública de preservação ferroviária em Bauru, na perspectiva local, tem nas campanhas de captação de acervo patrocinadas pelos meios de comunicação, nas reivindicações e no envolvimento de segmentos da sociedade como professores, ferroviários e memorialistas (GHIRARDELLO, 2017), na criação de instituições públicas e participativas como os museus e os conselhos (LOSNAK; OLIVEIRA, 2016) os elementos que proporcionaram a sua origem

Quanto à criação do MFRB na cidade de Bauru, podemos considerar que o desejo e a articulação, principalmente dos trabalhadores ferroviários e de memorialistas, foram essenciais para sensibilizar e provocar o executivo a buscar, junto às empresas ferroviárias locais, as condições técnicas para sua viabilização. Porém, constatou-se que, de certa forma, os anseios dos trabalhadores ficaram subordinados ao projeto nacional de preservação em curso pela empresa RFFSA, que conduziu o projeto de implantação do museu dentro da sua perspectiva expositiva praticada em outras unidades espalhadas pelo país.

A perspectiva de um museu dinâmico composto por dois módulos e sua interligação proporcionada por um trem turístico pouco avançou até o presente, mas ainda é defendida pela atual gestão. Essa situação revela que as duas empresas ferroviárias

pouco praticavam ou conseguiram implementar uma política de preservação comum na cidade, sendo que o projeto do módulo II, que caberia à Fepasa, não evoluiu. O fato é que, hoje, a concessionária ferroviária local não atua ou participa das questões ligadas à preservação na cidade, portanto, qualquer projeto que necessite do seu envolvimento, como é o caso do trem turístico, que precisará trafegar em uma linha operacional, só será implantado quando a concessionária desejar, mesmo com todo o esforço despendido pelo executivo.

Desde a sua origem, os recortes temáticos trazidos pela expografia do MFRB seguiram aqueles concebidos pelo Preserfe, que no seu conjunto destacam a atuação da empresa ferroviária federal como agente do desenvolvimento de regiões até então não ocupadas. Diante dessa constatação, podemos concluir que, mesmo municipalizado, o museu não rompeu com as perspectivas iniciais e não incorporou ao seu discurso o significado que a cidade tem na construção da identidade ferroviária local e nacional.

Adicional a isso a expografia atual trata da ferrovia somente na perspectiva do seu passado, destacando o que foi o transporte ferroviário, não contextualizado com a operação ferroviária do presente e muito menos apresenta novas perspectivas para o setor no âmbito regional e nacional.

Quanto ao Codepac, podemos considerar que várias condicionantes influenciaram a sua criação. A princípio, a remodelação pela qual o centro originário da cidade passou no final dos anos de 1980 provocou preocupação, principalmente em pessoas ligadas à área da preservação e em parte dos meios de comunicação local, sobre a real necessidade de se criarem mecanismos e critérios de proteção oficiais no município. No contraponto, as transformações urbanas estavam sendo realizadas pelo próprio executivo, portanto, esse fato esclarece por que a criação do Codepac só contou com a participação do legislativo e de segmentos da comunidade. O executivo, na ocasião, absteve-se da

participação de todo o processo de criação do conselho, que só foi colocado em prática na gestão subsequente.

Os valores arquitetônicos e históricos nortearam os trabalhos do Codepac desde a sua origem. Sua atuação basicamente se restringiu aos procedimentos de tombamento e pouco se verificou em termos de trabalhos relacionados à fiscalização dos bens e contribuições para a construção de uma política pública de preservação mais democrática e menos centralizada pelo governo que se encontra em exercício.

Deve-se ressaltar que a política pública de preservação local está incorporada às orientações de planejamento e organização urbana, tanto pela lei orgânica do município como no plano diretor. Também é tratada pelo plano municipal de cultura e pelo plano diretor de turismo.

A percepção proporcionada pela vivência diante do objeto deste trabalho mostra que a representação física e simbólica do patrimônio ferroviário local é muito evidente e forte na cidade de Bauru ainda hoje, seja diante da imponência dos seus edifícios, das grandes áreas que ocupa no centro e nos seus arredores, como também por estar presente na memória de muitos que trabalharam na ferrovia e daqueles que vivenciaram o pleno funcionamento do transporte ferroviário na cidade.

As políticas de preservação vêm se difundindo nos últimos anos, porém ainda se mostram menos presentes e sistematizadas nas rotinas dos governos, como ocorre com outras políticas sociais. Mais efetivo do que cada cidade possuir um museu ou mesmo um conselho é a preservação se tornar parte da vida das pessoas, por meio de suas escolhas e de suas ações, que, projetadas no coletivo, assumirão determinado significado para o grupo e, conseqüentemente, para o desenvolvimento de uma cultura da preservação, e, sistematizadas, construirão políticas culturais mais eficientes e conectadas com a

realidade em que os bens patrimoniais estão inseridos.

No decorrer desta pesquisa, que tratou de um recorte bem específico sobre a preservação ferroviária, surgiram vários questionamentos que não puderam ser tratados, seja em virtude da dimensão do tema ou dos objetivos traçados. Porém, um dos assuntos de grande relevância e que, sem dúvida, viria a contribuir como complemento deste trabalho seria o desenvolvimento de um método que permitisse identificar os resultados práticos gerados pela política pública de preservação na cidade de Bauru, o qual poderia ser aplicado também em outras cidades, permitindo diagnosticar a eficiência dos principais mecanismos de preservação ferroviária no estado, de modo a identificar e qualificar seus resultados.

Finalizando, outro ponto complementar a esta pesquisa se dá na identificação das práticas informais realizadas no passado dentro das empresas ferroviárias em Bauru, seja no âmbito das iniciativas individuais dos trabalhadores, de setores específicos da empresa e da própria direção regional, que proporcionaram a formação do acervo tridimensional existente atualmente no MFRB.

REFERÊNCIAS

Fontes primárias: Legislação

BAURU. Lei Municipal n. 3.375, de 23 de agosto de 1991. Disponível em: <http://www.bauru.sp.gov.br/arquivos2/sist_juridico/documentos/leis/lei3375.pdf>.

Acesso em: 22 out. 2017.

BAURU. Lei Municipal n. 3.601, de 27 de julho de 1993. Disponível em: <http://www.bauru.sp.gov.br/arquivos2/sist_juridico/documentos/leis/lei3601.pdf>.

Acesso em: 22 out. 2017.

BAURU. Lei Municipal n. 3.545, de 15 de março de 1993. Disponível em: <https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/3682_texto_integral.pdf>

. Acesso em: 22 out. 2017.

BAURU. Lei Municipal n. 6.816, de 8 de julho de 2016. Disponível em: <http://www.bauru.sp.gov.br/arquivos2/sist_transparencia/2017/pecas_planejamento/59.pdf>. Acesso em: 22 out. 2017.

BAURU. Decreto n. 6.791, de 26 de novembro de 1993. **Diário de Bauru**, 11 dez. 1993.

BAURU. Lei Municipal n. 1.425, de 11 de julho de 1969. Disponível em:

<<https://www.bauru.sp.leg.br/legislacao/legislacao-municipal>>. Acesso em: 12 set. 2016.

BAURU. Decreto Municipal n. 4.470, de 1985. Disponível em: <<https://www.bauru.sp.leg.br/legislacao/legislacao-municipal>>. Acesso em: 12 set. 2016.

BAURU. Decreto Municipal n. 4.912, de 22 de janeiro de 1987. Disponível em: <<https://www.bauru.sp.leg.br/legislacao/legislacao-municipal>>. Acesso em: 12 set. 2016.

BAURU. Lei Municipal n. 3.486, de 24 de agosto de 1992. Disponível em: <<https://www.bauru.sp.leg.br/legislacao/legislacao-municipal>>. Acesso em: 12 set. 2016.

BAURU. Decreto Municipal n. 7.579, de 15 de fevereiro de 1996. Disponível em: <<https://www.bauru.sp.leg.br/legislacao/legislacao-municipal>>. Acesso em: 12 set. 2016.

BAURU. Decreto Municipal n. 9.250, de 16 de agosto de 2002. Disponível em: <<https://www.bauru.sp.leg.br/legislacao/legislacao-municipal>>. Acesso em: 12 set. 2016.

BAURU. Decreto n. 5.249, de 2 de março de 1988. Aprova o Regimento Interno do

Museu Ferroviário de Bauru.

BAURU. Lei n. 6816, de 16 de julho de 2016. Lei de diretrizes orçamentárias 2017.

BRASIL. Decreto n. 22.928, de 12 de junho de 1933. Erige a cidade de Ouro Preto em Monumento Nacional. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro/Capital Federal, 17 jul. 1933. Seção 1, p. 14153. Disponível em:

<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-22928-12-julho-1933-558869-publicacaooriginal-80541-pe.html>>. Acesso em: 12 set. 2016.

BRASIL. Decreto n. 24.735, de 14 de julho de 1934. Cria a Inspetoria de Monumentos Nacionais. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro/Capital Federal, 1934. Seção 1, p. 0000. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24735-14-julho-1934-498325-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 12 set. 2016.

BRASIL. Decreto-lei n. 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro/Capital Federal, 6 dez. 1937. Seção 1, p. 24056. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_no_25_de_30_de_novembro_de_1937.pdf>. Acesso em: 12 set. 2016.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil 1988**. 9. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004. 315 p.

BRASIL. Lei n. 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário. **Diário Oficial da União**, Brasília, 31 maio 2007. Edição Extra, Seção 1, p. 7. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2007/lei-11483-31-maio-2007-554797-norma-pl.html>>. Acesso em: 12 set. 2016.

BRASIL. Lei Federal n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 22 out. 2017.

BRASIL. Lei Federal n. 11.483, de 31 de maio de 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm>. Acesso em: 22 out. 2017.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Portaria n. 47, de 21 de dezembro de 2010. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_Iphan_407_de_21_de_dezembro>

de 2010.pdf>. Acesso em: 22 out. 2017.

SÃO PAULO. Secretaria de Estado da Cultura. Resolução SC22, **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, Poder Executivo, Seção I, 23 mar. 2018, p. 50.

SÃO PAULO (Estado). Lei n. 10.247, de outubro de 1968. Dispõe sobre a competência, organização e o funcionamento do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado. São Paulo, 1968. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/SEC/CONDEPHAAT/Legislacao/LEI%2010.247,%20DE%2022.10.1968_cria%C3%A7%C3%A3o%20do%20CONDEPHAAT.pdf>. Acesso em: 12 set. 2016.

Fontes primárias: Processos

BAURU. Câmara Municipal. Processo n. 128/1992. Cria o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru - Codepac. Bauru: CMB, 2000.

BAURU. Prefeitura Municipal. Processo n. 140/2000. Dá nova redação ao artigo 3º da Lei n. 3.486, de 24 de agosto de 1992, que criou o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru - Codepac. Bauru: PMB, 2000.

BAURU. Câmara Municipal. Processo n. 14.412. Projeto de Lei que dá nova redação ao § 1º e acrescenta o § 1º-A no Artigo 10, da Lei n. 3.486, de 24 de agosto de 1992, que criou o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico de Bauru – Codepac. Bauru, Câmara Municipal, 2012.

BAURU. Prefeitura Municipal. Processo 012/2011. Projeto de Lei n. 06/2011, isenção parcial do IPTU, Imposto Predial Territorial e Urbano. Bauru: PMB, 2011.

BAURU. Câmara Municipal. Processo n. 245/2012. Autógrafo n. 6.390, de 13 de novembro de 2012, que dá nova redação à Lei Municipal n. 3.486, de 24 de agosto de 1992, que criou o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico de Bauru – Codepac. Bauru, Câmara Municipal, 2012.

BAURU. Prefeitura Municipal. Celebração de Convênio. Processo n. 14.260/2001. Bauru: SMC, 2001.

BAURU. Prefeitura Municipal. Processo n. 43/1969. Projeto de Lei que cria no município o Museu Ferroviário. Bauru, 1969.

BAURU. Prefeitura Municipal. Processo n. 111/1986. Projeto de Lei que modifica o nome do Museu Ferroviário e dá outras providências. Bauru, 1986.

BAURU. Prefeitura Municipal. Processo n. 229/1989. Projeto de Lei que dá nova denominação ao MFRB, Cássio Augusto Szeligowski Vilaça. Bauru, 1989.

Fontes primárias: Processos de tombamento

BAURU. Prefeitura Municipal. Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural. Processo 18.027/1996. Estação Sorocabana. Bauru: Codepac, 1996.

BAURU. Prefeitura Municipal. Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural. Processo 18.030/1996. Estação Central da NOB. Bauru: Codepac, 1996.

BAURU. Prefeitura Municipal. Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural. Processo 18.041/1996. Antiga Casa do Superintendente da NOB. Bauru: Codepac, 1996.

BAURU. Prefeitura Municipal. Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural. Processo 18.049/1996. Estação da Cia Paulista de Estrada de Ferro. Bauru: Codepac, 1996.

BAURU. Prefeitura Municipal. Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural. Processo 30.300/2003. Estação Curuçá; Estação Val de Palmas; Estação de Tibiriçá. Bauru: Codepac, 1996.

BAURU. Prefeitura Municipal. Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural. Processo 31.796/2001. Baldwin 278; Chassi e Rodeiros; Carro de Passageiro; 03 Carros Dormitórios; Locomotiva a Vapor – nº 01; Locomotiva a Vapor – nº 404; Todo o acervo do Museu Ferroviário. Bauru: Codepac, 1996.

BAURU. Prefeitura Municipal. Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural. Processo 31.796/2001. Carro Restaurante; Locomotiva a Vapor Baldwin 278; Chassi e Rodeiros; Carro de Passageiro; 03 Carros Dormitórios; Locomotiva a Vapor – nº 01; Locomotiva a Vapor – nº 404; Todo o acervo do Museu Ferroviário. Bauru: Codepac, 2001.

BAURU. Prefeitura Municipal. Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural. Processo 9.373/2001. Casa dos Pioneiros. Bauru: Codepac, 2001.

Fontes primárias: Atas/Documentos

BAURU. Prefeitura Municipal. Orçamento Plurianual de Investimentos do ano de 1995. Bauru, 1995.

CODEPAC. Bauru. Ata da 1ª Reunião Ordinária de 26 de março de 1996, 1-2.

CONDEPHAAT. Edital de Abertura de Consulta Pública – Proposta de tombamento do Complexo Ferroviário de Bauru. Secretaria do Estado da Cultura. São Paulo, 2015.

CPIMFB - Comissão Provisória para Instalação do Museu Ferroviário de Bauru. Ata da 5ª Reunião de 2 de abril de 1986, 1-4.

MFRB. Dossiê criação do museu: descrição histórica do prédio. s.d., p. 3.

MFRB. Plano Museológico do Museu Ferroviário Regional de Bauru. Departamento do Patrimônio Cultural de Bauru, 2015.

MFRB. Plano de Trabalho – Estrutura Organizacional. Bauru, 1990.

MFRB. Folder da Mostra do Futuro Museu Regional Ferroviário de Bauru, 1986.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BAURU. Plano Diretor de Turismo. Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Turismo e Renda. Bauru, 2017. 206 p.

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Organograma – Descrição de cargos. Bauru, 2017.

Fontes primárias: relatórios e Projetos

BAURU. Prefeitura Municipal. **Casa da Cultura: 3 anos democratizando a cultura.** Relatório de Atividades de julho de 1985 a julho de 1988.

BAURU. Prefeitura Municipal. **Projeto Ferrovia para Todos.** Bauru: Secretaria Municipal de Cultura. Bauru, set. 2001. 18 p.

MUSEU HISTÓRICO MUNICIPAL DE BAURU. **Controle de entrada e saída de processos do Codepac.** Elaborado em abril de 2014.

Fontes primárias: entrevistas

AUDE, Gilson Miguel. A criação do MFRB. [19 fev. 2018] Entrevista concedida a Sérgio Losnak.

BARBEIRO, Veríssimo. Codepac. [10 fev. 2016]. Entrevista concedida a Sérgio Losnak.

BARBOSA, Luiza Cristina Mendes da Silva. [12 mar. 2018]. Entrevista concedida a Sérgio Losnak.

Fontes primárias: E-mails

AIRES, I. A criação do Compphate. [mensagem pessoal] Recebida por “facebook/[sergiolosnak.com.br](https://www.facebook.com/sergiolosnak.com.br)” em 30 out. 2017.

BOGUS, R. N. Exposição inaugural do MFRB [mensagem pessoal]. Recebida por “sergiolosnak@gmail.com” em 6 fev. 2018.

CALMON, T. O prédio do Sindicato dos Ferroviários de Bauru. [mensagem pessoal] Recebida por “facebook/[sergiolosnak.com.br](https://www.facebook.com/sergiolosnak.com.br)” em 27 nov. 2017.

LASMAR, T. Atuação do Preserfe em Bauru [mensagem pessoal]. Recebida por “sergiolosnak@gmail.com” em 27 out. 2017.

LIMA, J. F. T. O Centro de Memória Ferroviária. [mensagem pessoal] Recebida por “sergiolosnak@gmail.com” em 8 nov. 2017.

GHIRARDELLO, N. A criação do Codepac. [mensagem pessoal] Recebida por “sergiolosnak@gmail.com” em 14 nov. 2017.

POSSAS, L. M. V. A criação do Codepac. [mensagem pessoal] Recebida por “sergiolosnak@gmail.com” em 23 nov. 2017.

SANCHES, A. G. Benefício fiscal a proprietários de bens tombados. [mensagem pessoal] Recebida por “sergiolosnak@gmail.com” em 23 out. 2017.

Fontes primárias: mediação no MFRB

PEREIRA, P. H. L. Apresentação do MFRB. [Mediação realizada com educador no MFRB] em 17 fev. 2018.

BOMBINI, C. R. Apresentação do MFRB. [Mediação realizada com educadora no MFRB] em 24 fev. 2018.

Fontes secundárias: matérias jornalísticas

100 ANOS de Progresso. **Jornal da Cidade**, p. 37, 26 ago. 2006.

A HISTÓRIA reconta a história. **Jornal da Cidade**, Bauru, 12 out. 1991b.

A PRIORIDADE é democratizar a cultura. **Jornal Catavento**, Bauru, p. 3, jul. 1985b.

BAURU precisa apoiar o seu museu histórico. **Jornal da Cidade**, Bauru, p. 28, 15 jul. 1979b.

BAURUENSE pode conhecer a história da ferrovia. **Diário de Bauru**, Bauru, p. 6, 27 ago. 1989.

BAURUENSES continuam doando relíquias ao Morgado Matheus. **Jornal da Cidade**, Bauru, p. 3, 1 e 2 ago. 1979a.

CALÇADÃO da Batista de Carvalho. **Diário de Bauru**, Bauru, p. 7, 18 dez. 1996.

CALÇADÃO será inaugurado hoje. **Diário de Bauru**, Bauru, p. 1, 21 ago. 1992.

CHUVA não impede festa no Bosque da Comunidade. **Jornal da Cidade**, Bauru, p. 5. 23 ago. 1980.

COM a presença de secretários o museu será inaugurado no dia 1º. **Jornal da Cidade**, Bauru, p. 5, 28 jul. 1979d.

COMISSÃO irá a Jundiaí buscar orientações. **Jornal da Cidade**, Bauru, p. 3, 9 ago. 1985.

COMPRA da estação ferroviária deve tirar verbas da área de investimento. **Jornal da Cidade**, p. 3, 20 jan. 2010.

CONCLUÍDA a primeira etapa do Museu Ferroviário de Bauru. **Jornal da Cidade**, Bauru, p. 10, 27 ago. 1989.

DOADO ao nosso museu o primeiro diploma de bauruense na faculdade. **Jornal da Cidade**, Bauru, p. 17, 22 jul. 1979c.

DOADOS jornais antigos para o museu bauruense. **Jornal da Cidade**, Bauru, p. 25, 29 jul. 1979e.

EDIFÍCIO Brasil Portugal: histórico e imponente. **Jornal da Cidade**, Bauru, p. 3, 23 abr. 2017. Disponível em: <<http://www.jcnet.com.br/Bairros/2017/04/edificio-brasil-portugal-historico-e-imponente.html>>. Acesso em: 3 out. 2017.

FERROVIÁRIA oferece passeio para a garotada. **Jornal da Cidade**, Bauru, 8 out. 1991c.

LOCOMOTIVA, Maria Fumaça passa por reparos em Bauru. **G1**, Bauru e Marília. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/2013/08/locomotiva-maria-fumaca-passa-por-reparos-em-bauru.html>>. Acesso em: 3 out. 2017.

MUSEU Ferroviário recebe a primeira doação. **Diário de Bauru**, Bauru, p. 12, 1º ago. 1986.

MUSEU Ferroviário será aberto em agosto. **Diário de Bauru**, p. 5, 2 abr. 1986.

NÚCLEO de documentação e pesquisa histórica da USC completa 8 anos. **Jornal da Cidade**, Bauru, p. 19, 17 out. 1991a.

OFICINA Cultural será inaugurada hoje. **Diário de Bauru**, Bauru, p. 1, 5 jun. 1990.

O FUTURO Museu de Bauru. **Revista Realce**, Bauru, Ano II, n. 14, p. 30-31, 1969.

O MUSEU Ferroviário tem área, mas falta dinheiro. **Jornal da Cidade**, p. 3, 3 abr. 1986.

O QUE será a Casa da Cultura. **Jornal Catavento**, Bauru, p. 3, jul. 1985a.

REINAUGURAÇÃO da Rui Barbosa. **Jornal da Cidade**, Bauru, p. 3, 9 abr. 1991d.

SECRETÁRIO de Cultura inaugura a Oficina Cultural. **Diário de Bauru**, Bauru, p. 4, 6 mai. 1990.

SURPREENDE o acervo do Museu de Bauru. **Jornal da Cidade**, Bauru, p. 3, 3 ago. 1979f.

Fontes secundárias: Documentos eletrônicos

ARARAQUARA. 2017. Disponível em: <<http://www.araraquara.sp.gov.br/noticias/dia-do-ferroviario-sabado-06-no-museu-da-antiga-estacao/>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. 2017a. Disponível em: <http://www.abpfsp.com.br/museu_ferroviario_paranapiacaba.htm>. Acesso em: 12 jul. 2017.

ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. 2017b. Disponível em: <<http://www.mariafumacacampinas.com.br/>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

BAURU. Museu Ferroviário de Bauru, 2016. Disponível em: <<http://hotsite.bauru.sp.gov.br/museuferroviario/Sobre.aspx>>. Acesso em: 25 maio 2016.

BAURU. Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru. Disponível em:

<<http://hotsite.bauru.sp.gov.br/CODEPAC/>>. Acesso em: 19 set. 2016.

BRASIL. Estatuto da Cidade de 2004. Disponível em: <<http://www.geomatica.ufpr.br/portal/wp-content/uploads/2015/03/Estatuto-da-Cidade.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2016.

CONSELHO DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE BAURU. 2016. Disponível em: <http://hotsite.bauru.sp.gov.br/CODEPAC/bens_tombados.aspx>. Acesso em: 27 maio 2016.

CONSELHO DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE BAURU. 2017a. Disponível em: <http://hotsite.bauru.sp.gov.br/codepac/bem_detalhes.aspx?id=32> Acesso em: 1º out. 2017.

CONSELHO DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE BAURU. 2017b. Disponível em: <http://hotsite.bauru.sp.gov.br/codepac/bens_tombados.aspx> Acesso em: 1º out. 2017.

CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS. Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimônio Industrial 2003. Disponível em: <<http://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf>>. Acesso em: 4 jun. 2016.

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA. 2017. Disponível em: <<http://efperuspirapora.blogspot.com.br/>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

ETNOLINGUISTICA. 2018. Disponível em: <<http://www.etnolinguiistica.org/lingua:kaingang-paulista/>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO. Unesp. 2017a. Disponível em: <<http://www.faac.unesp.br/#!/pos-graduacao/mestrado-e-doutorado/comunicacao/historico/>>. Acesso em: 21 nov. 2017.

FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO. Unesp. 2017b. Disponível em: <<http://www.faac.unesp.br/#!/pesquisa-e-extensao/efnob-bauru---km-0>>. Acesso em: 21 nov. 2017.

FERNANDES, R. A. Reflexões acerca dos entendimentos dos Tribunais de Contas e Cortes Judiciárias. Disponível em: <<http://contaspublicas.org/2009/11/veto-do-prefeito-x-projeto-de-lei-aprovado-pela-camara-municipal/>>. Acesso em: 2 out. 2017.

FUNDAÇÃO INDAIATUBANA DE EDUCAÇÃO E CULTURA. 2017. Disponível em: <http://www.fiec.com.br/v7/paginas/cursos_rel/41>. Acesso em: 12 jul. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Perfil dos estados e dos municípios brasileiros 2014** – Cultura. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/perfilmunic/cultura_2014/default.shtm>. Acesso em: 12 set. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades @. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=350600&search=sao-paulo|bauru>>. Acesso em: 9 fev. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS. 2018. Disponível em: <<http://www.museus.gov.br/presidencia-publica-decreto-que-regulamenta-o-estatuto-de-museus/>>. Acesso em: 12 fev. 2018.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. 2016. **Linha do tempo:** Iphan 80 anos. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1211>>. Acesso em: 10 jun. 2016.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Cartas patrimoniais. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em: 12 mar. 2017.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. 2017. Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário Nacional. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em: 22 out. 2017.

ITAÚ CULTURAL. 2017a. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa9036/glauco-pinto-de-moraes>> Acesso em: 21 nov. 2017.

ITAÚ CULTURAL. 2017b. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra10078/engates-ferroviarios-acoplados-visao-superior>> Acesso em: 21 nov. 2017.

ITAÚ CULTURAL. 2017c. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra4984/barras-vermelhas>> Acesso em: 21 nov. 2017.

JUNDIAÍ. 2017. Disponível em: <<https://cultura.jundiai.sp.gov.br/espacos-culturais/museu-da-cia-paulista/>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

KÜHL, B. M. **Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e a sua preservação.** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/algumas_questoes_relativas_ao_patrimonio.pdf>. Acesso em: 2 jun. 2016.

MARTIN, B. **Privatização ferroviária através de concessões:** as origens e efeitos da experiência na América Latina. Relatório para a Federação Internacional dos Trabalhadores de Transporte (ITF). Publicworld, 2002. Disponível em: <<http://www.publicworld.org/files/larailportuguese.pdf>>. Acesso em: 4 jun. 2016.

MINISTÉRIO DA CULTURA. 2017a. Disponível em: <<http://www.cultura.gov.br/sistema-nacional-de-cultura>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

MINISTÉRIO DA CULTURA. 2017b. Disponível em: <<http://mapas.cultura.gov.br>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

MINISTÉRIO DA CULTURA. **Plano Nacional de Cultura:** entenda o plano. Disponível em: <<http://pnc.culturadigital.br/entenda-o-plano/>>. Acesso em: 12 set. 2016a.

MINISTÉRIO DA CULTURA. **Plano Nacional de Cultura:** principais momentos de uma construção democrática. Disponível em: <<http://pnc.culturadigital.br/plano-nacional-de-cultura-principais-momentos-de-uma-construcao-democratica/>>. Acesso em: 12 set. 2016b.

MOGI DAS CRUZES. 2017. Disponível em: <<http://www.mogidascruzes.sp.gov.br/ponto-turistico/todos-os-assuntos/estacao-ferroviaria-de-sabauna>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

MUSEU DE ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL THOMAZ CRUZ. 2017. Disponível em: <<http://www.maitc.com.br/>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

MUSEU HISTÓRICO MUNICIPAL DE BAURU. 2017. Um pouco da história do museu. Disponível em: <<http://hotsite.bauru.sp.gov.br/museuhistorico/historia.aspx>>. Acesso em: 22 out. 2017.

ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL. Bauru, 2017. Disponível em: <<http://oabbauru.org.br/comissoes>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ. 2017. Disponível em: <<http://www2.santoandre.sp.gov.br/index.php/paranapiacaba>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

RUBIM, A. A. C. **Políticas culturais do governo Lula: desafios e enfrentamento**. Disponível em: <<http://www.cult.ufba.br/enecult2007/AlbinoRubim.pdf>>. Acesso em: 27 maio 2016.

SECRETARIA DA CULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO. Disponível em: <<http://www.cultura.sp.gov.br/portal/site/SEC/>>. Acesso em: 5 mar. 2017.

SISTEMA ESTADUAL DE MUSEUS. São Paulo, 2016. Disponível em: <Disponível em: <<http://www.sisemsp.org.br/index.php/sisem-67/o-que-e-o-sisem>>. Acesso em: 8 ago. 2016.

SOROCABA. 2017. Disponível em: <<http://www.sorocaba.com.br/dicas-turismo/museu-da-estrada-de-ferro-sorocabana-15>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

UNIVERSIDADE DO SAGRADO CORAÇÃO. 2017. Disponível em: <<https://www.usc.br/na-usc/nuphis>> Acesso em: 21 nov. 2017.

Fontes secundárias: Livros, teses e artigos

AGUIAR, L. B. Reflexões sobre estados nacionais e a criação das agências de preservação dos patrimônios culturais. **Conhecimento e Diversidade**, Niterói, v. 7, n. 13, p. 79-89, jan./jun. 2015.

ÁVILA, A. C. X. **Museus históricos e pedagógicos no século XX: processos de municipalização e novas perspectivas**. 2014. 198 f. Tese (Mestrado em Museologia)– Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

AZEVEDO, E. B. Patrimônio industrial no Brasil. **Revista da USJT – Arquitetura e Urbanismo**, n. 3, p. 11-22, 2010.

AZEVEDO, F. **Um trem corre para o oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional**. São Paulo: Martins, 1950.

BALLART, J. H. **El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso**. Barcelona: Ariel, 1997.

BALLART, J. H.; TRESSERAS, J. J. **Gestión del patrimonio cultural**. Barcelona: Ariel, 2001. 238 p.

BARBALHO, A. Políticas culturais no Brasil: identidade e diversidade sem diferença. In: RUBIM, A. A. C.; BARBALHO, A. (Org.). **Políticas culturais no Brasil**. Salvador: Edufba, 2007. 179 p.

BARBALHO, A. **Política cultural**. Salvador: P55 Edições, 2013.

BARBATO, R. **Missionários de uma utopia nacional-popular**: os intelectuais e o Departamento de Cultura de São Paulo. Porto Alegre: Sociedade Brasileira de Sociologia, s/d. 26 p.

BAURU, P.M. **Edição histórica**. Bauru: Editorial Focus, 1977.

BEMVENUTI, A. **Gestão de museus**: comunicação e público – estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo, RS (2009-2012). 2016. Dissertação (Mestrado em Museologia)– Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

BOLÁN, E. N. **La política cultural**. Temas, problemas y oportunidades. México: Conaculta-Folca, 2006. 37 p.

BOMENY, H. **Um poeta na política**: Mário de Andrade, paixão e compromisso. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2012. 173 p.

BOSI, E. **Memória e sociedade**: memória de velhos. 10. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003. 484 p.

BOTELHO, I. A política cultural & o plano das ideias. In: RUBIM, A. A. C.; BARBALHO, A. (Org.). **Políticas culturais no Brasil**. Salvador: Edufba, 2007.

CANCLINI, N. G. **Culturas híbridas**. São Paulo: Editora USP, 2008.

CANCLINI, N. G. O patrimônio cultural e a construção imaginária do nacional. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 23, 1994.

CANO SANCHIZ, J. M. Los ferrocarriles del Estado de São Paulo (Brasil) en perspectiva arqueológica. **Geocritiq**, n. 230, 2016.

CANO SANCHIZ, J. M. Patrimonio ferroviário y arqueología industrial em el estado de São Paulo (Brasil): el Projeto Memória Ferroviária. **Anales de Arqueología Cordobesa**, n. 25-26, p. 279-307, 2015.

CASTRO, M. L. V.; FONSECA, M. C. L. **Patrimônio imaterial no Brasil**. Brasília: Unesco, Educarte, 2008. 199 p.

CHAUÍ, M. **Cidadania cultural**: o direito à cultura. São Paulo: Editora Perseu Abramo,

2006. 147 p.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. 5. ed. Tradução de Luciano Vieira Machado. São Paulo: Unesp, 2006.

COELHO, T. **Dicionário crítico de política cultural**. 2. ed. São Paulo: Iluminuras, 1999.

CONDEPHAAT. **Patrimônio cultural paulista: bens tombados, 1968-1998**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1998. 182 p.

CUNHA, F. L. **Histórias e memórias de um museu local: o Museu Histórico e Pedagógico de Ourinhos. Memória e patrimônio**. 2007. Dissertação (Mestrado)–Faculdade de Ciências e Letras da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Assis, 2007.

CURY, C. E. **Políticas culturais no Brasil: subsídios para construção de brasilidades**. 2002. 160 f. Tese (Doutorado em Educação)–Faculdade de Educação da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002.

CURY, M. X.; YAGUI, M. M. Peres. A musealização do setor elétrico em São Paulo: construção de perspectivas para as usinas hidrelétricas. **Labor & Engenho**, v. 9, p. 104, 2015a.

CURY, M. X. Museus em conexões - Reflexões sobre uma proposta de exposição. **Ciência da informação**, v. 42, p. 471-484, 2015b.

CURY, M. X. O O sujeito do museu. **Musas** (Iphan), v. 4, p. 86-97, 2009.

DALLARI, A. A; FERRAZ, S. (Coord.). Estatuto da Cidade: comentários à Lei Federal 10.257/2001. 3. ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

DESVALLÉS, A.; MAIRESSE, F. **Conceitos-chave de museologia**. Tradução de Bruno Brulon Soares e Marília Xavier Cury. São Paulo: Armand Colin, 2013. 98 p.

FONSECA, M. C. L. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Ed. URFJ/Iphan, 2005. 296 p.

GHIRARDELLO, N. **Aspecto do direcionamento urbano da cidade de Bauru**. 1992. Dissertação (Mestrado) - Escola de Engenharia de São Carlos, da Universidade de São Paulo, São Carlos, 1992.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GRANDI, G. **Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de**

- Estradas de Ferro entre 1930 e 1961. São Paulo: FFLCH/USP, 2013.
- HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Perfil dos estados e dos municípios brasileiros 2014** – Cultura. Rio de Janeiro: IBGE, 2015.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS. **Guia de museus brasileiros**. Brasília: Instituto Brasileiro de Museus, 2011a. 591 p.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS. **Museus em números**. Brasília: Instituto Brasileiro de Museus, 2011b. v. 2B, 326 p.
- KOGA, N. M. **As organizações da sociedade civil de interesse público e os termos de parceria**. 2004. Dissertação (Mestrado)–Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2004.
- KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**. Reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.
- KÜHL, B. M. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.
- LE GOFF, J. **História e memória**. Campinas: Ed. Unicamp, 1990.
- LEWINSKI, C. I. K. O que é o Preserve/fe? E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980? **Revista Mosaico**, v. 8, n. 12, p. 103-122, 2017.
- LIMA, J. F. T. **A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru**. 1978. Dissertação (Mestrado em História Social)–Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978.
- LOSNAK, S. R.; OLIVEIRA, E. R. Políticas públicas de preservação nos municípios paulistas: museus e conselhos. In: PASCHOARELLI, L. C.; SALCEDO, R. F. B. (Org.). **Design, arquitetura e urbanismo: transversalidades**. Bauru: Canal 6, 2016. p. 206-226.
- LOWENTHAL, D. **The past is a foreign country**. 14. ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.
- MATOS, L. F. **Memória ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio**. 2015. Tese (Doutorado em História, Política e Bens Culturais)–Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2015.
- MENESES, U. T. B. Patrimônio ambiental urbano: do lugar comum ao lugar de todos.

CJ Arquitetura, n. 19, 1978.

MISAN, M. Os museus históricos pedagógicos do estado de São Paulo. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 16, n. 2, p. 175-205, jul./dez. 2008.

MORAES, E. H. **Os bens ferroviários nos tombamentos do Estado de São Paulo: 1969-1984**. 2016. 127 f. Dissertação (Mestrado)–Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Bauru, 2016.

NOGUEIRA, M. A. **Um estado para a sociedade civil**: temas éticos e políticos da gestão democrática. 3. ed. São Paulo: Cortez, 2011. 268 p.

OLIVEIRA, E. R. Patrimônio ferroviário do estado de São Paulo: as condições de preservação e uso dos bens culturais. **Projeto História** (PUCSP), n. 40, p. 179-203, 2010a.

OLIVEIRA, E. R. Museus ferroviários do estado de São Paulo (Brasil): as políticas de conservação e o estado atual do patrimônio ferroviário brasileiro. **TST Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**, n. 19, p. 190-204, 2010b.

OLIVEIRA, E. R. O centenário da ferrovia brasileira: ensaio sobre a elaboração da memória ferroviária no Brasil. **Espaço e Geografia** (UnB), n. 16, p. 675-717, 2013.

OLIVEIRA, E. R. Museus e ferrovia: estudo sobre a preservação do patrimônio ferroviário paulista. **Revista Labor e Engenho**, v. 5, n. 3, p. 20-31, 2011.

OLIVEIRA, V. C. S.; PEREIRA, R. P. Os conselhos gestores municipais como instrumentos da democracia deliberativa do Brasil. **Cadernos Ebape.BR**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 3, artigo 3, p. 426-437, set. 2010.

PALMER, M.; NEAVERSON, P. **Industrial archaeology**: principles and practice. London: Routledge, 1998.

PAULETO, L. S. T. L. Diretrizes para intervenções em edificações ferroviárias de interesse histórico no Estado de São Paulo: as estações da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. 2006. Dissertação (Mestrado)–Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

PEDROSO JÚNIOR, A. **Subsídios para a história da repressão em Bauru**. Bauru: Comitê Brasileiro pela Anistia de Bauru, 1974.

- PEDROSO JÚNIOR, A. **Subversivos anônimos**. São Paulo: All Print, 2007.
- PELEGRINA, G. R.; BASTOS, I. A. **Bauru**: origens históricas. Bauru: Canal 6, 2015. 144 p.
- PINHEIRO, N. S. **Os Nômades**: Etnohistória Kaingang e seu contexto. São Paulo, 1850-1912. 1992. 146 f. (Mestrado em História) - Universidade Estadual Paulista, Assis. 1992.
- PROCHNOW, L. N. **O Iphan e o patrimônio ferroviário**: a memória ferroviária como instrumento de preservação. 2014. 177 f. Dissertação (Mestrado)—Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.
- RANGEL, M. F. Museologia e patrimônio: encontros e desencontros. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**, Ciências Humanas, v. 7, n. 1, p. 103-112, jan./abr. 2012.
- RODRIGUES, M. **Imagens do passado**: a instituição do patrimônio em São Paulo 1969-1987. São Paulo: Unesp, 1999.
- RUBIM, A. A. C. Políticas culturais no Brasil: tristes contradições, enormes desafios. In: RUBIM, A. A. C.; BARBALHO, A. (Org.). **Políticas culturais no Brasil**. Salvador: Edufba, 2007. 179 p.
- SALCEDO, R. F. B. Gestão do Codepac na preservação do patrimônio cultural: arquitetura moderna em Bauru-SP. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL: INTERDISCIPLINARIDADE E EXPERIÊNCIAS EM DOCUMENTAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO RECENTE, 9, Brasília. **Anais...** Brasília, 2011.
- SANT'AGOSTINHO, L. H. F. **Bauru, chão de passagem**: entreposto de valores na rota Atlântico–Pacífico. 1995. Dissertação (Mestrado)—Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.
- SANTOS, M. S. Museus brasileiros e política cultural. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 19, n. 55, p. 54-73, jun. 2004.
- SILVA, A. **Roteiro histórico**: uma cidade e uma instituição. Bauru: Tipografia Comercial, 1957.
- SISTEMA ESTADUAL DE MUSEUS. **Museus**: o que são, para que servem? São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura, 2011. 131 p.



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Caro Participante:

Gostaríamos de convidá-lo a participar como voluntário da pesquisa intitulada – **Políticas Públicas de Preservação Ferroviária em Bauru: museus e conselhos participativos**, que é parte do projeto de pesquisa, orientando pelo Dr. Eduardo Romero de Oliveira (professor da Universidade Estadual Paulista – UNESP “Júlio de Mesquita Filho”) e vinculado ao e/ou vinculado ao **Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Arquitetura Artes e Comunicação, campus da UNESP, localizado em Bauru.**

O(s) objetivo(s) da entrevista consiste **subsidiar a pesquisa sobre a origem e as praticas de preservação ferroviária em Bauru.**

Seu nome não será utilizado em qualquer fase da pesquisa, o que garante seu anonimato, a menos que o senhor (a) autorize o uso e divulgação nos resultados a partir da entrevista com os voluntários.

Gostaríamos de deixar claro que sua participação é voluntária e que poderá recusar-se a participar ou retirar o seu consentimento, ou ainda descontinuar sua participação se assim o preferir, sem penalização alguma ou sem prejuízo ao seu cuidado.

Pelo presente documento, o voluntário cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP e ao pesquisador a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral. Como consequência, ficam, portanto, a UNESP e o pesquisador consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O(A) pesquisador(a), por sua vez, se compromete a zelar pela integridade das informações

Desde já, agradecemos sua atenção e participação e colocamo-nos à disposição para maiores informações.

Eu VERISSIMO F. BARBETO FILHO, RG: 4.137.597, telefone: 14.97721261 confirmo que li e compreendi este Termo de Consentimento, portanto, eu concordo em dar meu consentimento para participar como voluntário desta pesquisa.

Bauru, 28 de abril de 2018.

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Caro Participante:

Gostaríamos de convidá-lo a participar como voluntário da pesquisa intitulada – **Políticas Públicas de Preservação Ferroviária em Bauru: museus e conselhos participativos**, que é parte do projeto de pesquisa, orientando pelo Dr. Eduardo Romero de Oliveira (professor da Universidade Estadual Paulista – UNESP "Júlio de Mesquita Filho") e vinculado ao e/ou vinculado ao **Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Arquitetura Artes e Comunicação, campus da UNESP, localizado em Bauru.**

O(s) objetivo(s) da entrevista consiste **subsidiar a pesquisa sobre a origem e as praticas de preservação ferroviária em Bauru.**

Seu nome não será utilizado em qualquer fase da pesquisa, o que garante seu anonimato, a menos que o senhor (a) autorize o uso e divulgação nos resultados a partir da entrevista com os voluntários.

Gostaríamos de deixar claro que sua participação é voluntária e que poderá recusar-se a participar ou retirar o seu consentimento, ou ainda descontinuar sua participação se assim o preferir, sem penalização alguma ou sem prejuízo ao seu cuidado.

Pelo presente documento, o voluntário cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP e ao pesquisador a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral. Como consequência, ficam, portanto, a UNESP e o pesquisador consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O(A) pesquisador(a), por sua vez, se compromete a zelar pela integridade das informações

Desde já, agradecemos sua atenção e participação e colocamo-nos à disposição para maiores informações.

Eu Gilson Miguel Aude, RG: 16.155.664, telefone: (14) 99794-9454 confirmo que li e compreendi este Termo de Consentimento, portanto, eu concordo em dar meu consentimento para participar como voluntário desta pesquisa.

Bauru, 28 de abril de 2018.



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Caro Participante:

Gostaríamos de convidá-lo a participar como voluntário da pesquisa intitulada – **Políticas Públicas de Preservação Ferroviária em Bauru: museus e conselhos participativos**, que é parte do projeto de pesquisa, orientando pelo Dr. Eduardo Romero de Oliveira (professor da Universidade Estadual Paulista – UNESP "Júlio de Mesquita Filho") e vinculado ao e/ou vinculado ao **Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Arquitetura Artes e Comunicação, campus da UNESP, localizado em Bauru.**

O(s) objetivo(s) da entrevista consiste **subsidiar a pesquisa sobre a origem e as praticas de preservação ferroviária em Bauru.**

Seu nome não será utilizado em qualquer fase da pesquisa, o que garante seu anonimato, a menos que o senhor (a) autorize o uso e divulgação nos resultados a partir da entrevista com os voluntários.

Gostaríamos de deixar claro que sua participação é voluntária e que poderá recusar-se a participar ou retirar o seu consentimento, ou ainda descontinuar sua participação se assim o preferir, sem penalização alguma ou sem prejuízo ao seu cuidado.

Pelo presente documento, o voluntário cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP e ao pesquisador a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral. Como consequência, ficam, portanto, a UNESP e o pesquisador consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O(A) pesquisador(a), por sua vez, se compromete a zelar pela integridade das informações

Desde já, agradecemos sua atenção e participação e colocamo-nos à disposição para maiores informações.

Eu LUIZA CRISTINA HENDES DA SILVA BNEBOTA, RG: 58.678.740-0, telefone: (14) 98171.3707 confirmo que li e compreendi este Termo de Consentimento, portanto, eu concordo em dar meu consentimento para participar como voluntário desta pesquisa.

Bauru, 28 de abril de 2018.




Ficha para Coleta de Dados (Processo de Tombamento)

1. DADOS GERAIS DO PROCESSO

Nº do Processo: 18041/96

Assunto: processo de tombamento da Casa do Superintendente da NOB

Interessado: CODEPAC

Bem Cultural: residência do Superintendente da NOB

Natureza do Bem: residencial

Abertura: 26/06/1996 – Encerramento: 04/01/2005 – Último procedimento: 20/11/2003

Digitalizado: não

2. ENCAMINHAMENTOS JURÍDICOS

Homologado pela Secretaria dos Negócios Jurídicos - SNJ em 02/06/2003 e pelo prefeito municipal em 05/11/2004

Decreto nº 9922 de 07/12/2004

Publicado no Diário Oficial do Município 11/12/2004

Livro Tombo nº

3. SOLICITANTE

Solicitante: CODEPAC

Aprovação da abertura: 2ª reunião ordinária de 14/04/1996

Encaminhamento: ofício nº 27 de 26/06/1996 à SNJ

Assunto: solicitação à SNJ a expedição de notificação ao “representante legal da FEPASA, Antiga Estação Sorocabana localizada na avenida Pedro de Toledo

Justificativa: “em razão de interesse arquitetônico, histórico e cultural para o Município de Bauru”.

4. PROPRIETÁRIO

Proprietário de origem: FEPASA – Ferrovia Paulista S.A

Endereço: rua Agenor Meira s/n, Centro, Bauru, SP

Utilização do bem no momento da abertura do processo: depósito e controle de estoque e similares.

Proprietário atual: representante legal Grupo Marca 98

O bem se encontra sem utilização.

5. CORPO TÉCNICO

Órgãos municipais

Secretaria dos Negócios Jurídicos: Procuradoria da Fazenda Municipal, Procuradoria Geral e Departamento de Comunicação e Documentação

Secretaria de Planejamento: Divisão de Execução de Planos e Projetos e Divisão de Cadastro.

Secretaria de Cultura: Departamento de Proteção ao Patrimônio Cultural

Conselho: Não existe manifestação de conselheiros no processo

Parecerista convidado: historiador

6. ANDAMENTOS DO PROCESSO

ABERTURA

A abertura do processo foi realizada pelo presidente do CODEPAC, após propositura coletiva e aprovação na 2ª reunião ordinária de 14/04/1996.

Parecer externo realizado pelo historiador João Francisco Tidei de Lima, em setembro de 1996.

Justificativa: “A propositura é oportuníssimo e encontra respaldo e legitimidade na história”

Síntese: O parecer ressalta a “função ferroviária” que a cidade adquiriu por meio da frente pioneira de ocupação do interior por meio do binômio café e ferrovia. Por se tratar da primeira estação ferroviária construída na cidade a considera como um grande

símbolo da memória coletiva local. Além da sua função de carga e descarga de produtos a estação servia para o desembarque de uma diversidade de imigrantes que vinham trabalhar nas fazendas ou se ocupar das funções artesanais e comerciais na zona urbana. Fragmentos relevantes:

“É um testemunho emblemático de uma época de uma sociedade e de uma cidade. É um documento histórico de resgate obrigatório para o conhecimento da identidade de um povo”.

“Hoje a estação é um dos últimos testemunhos daquela conjuntura pioneira cujo 99 conhecimento histórico está longe de se esgotar”.

DEFINIÇÃO DE TOMBAMENTO (TÉCNICO)

As equipes técnicas da administração municipal não emitiram parecer quanto ao tombamento, somente realizaram relatório técnico sobre o imóvel e redigiram a minuta do decreto.

DEFINIÇÃO DE TOMBAMENTO (CONSELHEIRO)

Esta definição está associada a abertura do processo de tombamento

DECISÃO DO CONSELHO

Em sua 6ª Reunião Ordinária realizada no dia 24/09/1996, juntamente com mais 14 processos, foi aprovado por unanimidade dos 07 conselheiros presentes o tombamento. Não foram citadas quais as características do tombamento.

RESOLUÇÃO DE TOMBAMENTO

A definição das características do tombamento está presente no artigo 1º do Decreto de tombamento “preservando-se externamente a fachadas (portas e janelas de ferro e madeira) frontais e laterais, plataforma e cobertura, considerando-as integralmente em seu conjunto”. E no seu parágrafo único: “Internamente o bem fica liberado para possíveis modificações e reformas desde que seja consultado e autorizado pelo CODEPAC”.

OUTRAS INFORMAÇÕES E ENCAMINHAMENTOS

- 1 – Abertura de processo realizada pelo presidente do CODEPAC e endereçada à Secretaria dos Negócios Jurídicos. Junto ao ofício encaminhado foi juntado 2 mapas de localização da Estação e 6 fotografias.
 - 2 – Carta de notificação ao proprietário.
 - 3 – Parecer histórico.
 - 4 – Ata de aprovação do tombamento
 - 5 – Notificação de tombamento ao proprietário.
 - 6 – Documentos solicitando isenção fiscal aos proprietários de bens tombados, expedida pelo presidente do CODEPAC ao Prefeito.
 - 7 – Despacho do Secretário dos Negócios Jurídicos ao prefeito afirmando o caráter político das propostas de tombamento, solicitando a revisão de todos os processos diante de possíveis irregularidades.
 - 8- Laudo de avaliação do bem.
 - 9- Elaboração da Minuta do Decreto
 - 10 – Publicação do Decreto.
 - 11 – Notificação do tombamento ao proprietário.
 - 132- Documentos relativos as orientações do CODEPAC ao novo proprietário do bem quanto ao projeto de recuperação do bem.
- #### 7. SOBRE O CONTEÚDO 100

Não existem menções a outros bens ferroviários nos pareceres e sim no rol de processos de tombamento aberto sendo eles: a. Processo nº 18.030/96 que trata da Estação Central; b. Processo 18.049/96 que trata da Estação da Companhia Paulista.

d. Processo 18.041/96, que trata da Casa do Superintendente da NOB.

Existe no processo registro fotográfico do bem no período do tombamento.

8. ANÁLISE DE CONTEÚDO

A justificativa para proteção aparece na abertura do processo com a solicitação de notificação do presidente ao proprietário e no parecer do historiador.

Observa-se que o laudo técnico, o decreto de tombamento e Ata de aprovação do tombamento definitivo não trazem argumentação ou justificativa quanto ao tombamento. A ata que aprova a abertura do mesmo, não consta do processo, impossibilitando identificar a existência de justificativa.

9. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

O bem tombado é objeto de estudo de tombamento pelo CONDEPHAAT, sob o número 30.367/92.

O procedimento da abertura do tombamento até sua conclusão durou 9 anos 8 meses.

Perfazendo o período de 3 administrações municipais.

Pode ser observado que os conselheiros não tiveram participação ou aprovação da minuta do Decreto, elaborada pela procuradora jurídica e aprovado pelo secretário dos Negócios Jurídicos.

Apesar da Estação Ferroviária ser tombada pelo seu valor arquitetônico e histórico, não existe defesa ou argumentação quanto ao valor arquitetônico, diferente do que ocorreu com o valor histórico que contou comparecer específico.

Alguns fatores inerentes a preservação do bem não foram tratados no processo como, por exemplo: a) não há nenhuma referência sobre a preservação do entorno do bem; d) nem das linhas férreas que ligam a Estação à linha principal e ao pátio de manobras e d) nem é apresentado o conjunto que o bem parte (parte integrante do parque ferroviário central) d) nem mesmo o conjunto de casas dos trabalhadores da ferrovia que encontram-se a 300 metros da estação.

10. FICHA TÉCNICA

Preenchida em 19/11/2016

Conjunto Legal

Trata-se da identificação de documentos legais que compõem a política pública de preservação local.

Item	Documento	Data	Assunto
01	Lei Estadual nº		Cria o Museu Histórico Pedagógico Morgado de Matheus
02	Lei Municipal nº860	1960	Cria o Museu Histórico Municipal
03	Lei Municipal nº1425	1969	Cria o Museu Ferroviário
04	Termo de Permissão de Uso nº 689	1977	De 3 de agosto de 1977. RFFSA cede Município bens rodantes
05	Instituição	1979	Inauguração do Museu Histórico e Pedagógico Morgado de Matheus
06	Exposição	1980	Exposição da locomotiva 404 no Bosque da Comunidade
07	Instituição	1985	Casa da Cultura
	Decreto nº 4470	1985	Comissão Especial para Viabilizar o MFRB
08	Exposição	1986	Primeira exposição do Museu Ferroviário
09	Lei Municipal nº2731	1986	Cria o Museu Ferroviário Regional
10	Lei Municipal nº3164	1989	Inauguração O Museu passa a se denominar Museu Ferroviário Regional de Bauru – MFRB Engenheiro Cássio Augusto Szeligowski Vilaça
11	Decreto Municipal nº 5249	1988	Regimento Interno do MFRB
12	Instituição	1988	Inauguração do Museu Histórico Municipal
13	Instituição		Secretaria de Cultura, Esporte, Lazer e Turismo
14	Lei Municipal nº3375	1991	Concede incentivo fiscal de IPTU e ISS a pessoas físicas e jurídicas que investem financeiramente em projetos culturais desenvolvidos no município. FEPAC
15	Lei Municipal nº	1992	Lei Orgânica do Município
16	Lei Municipal nº3486	1992	Cria o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru – CODEPAC.
17	Decreto Municipal nº 6791	1992	Primeira regulamentação da Lei nº 3.486, de 24 de agosto de 1992.
18	Lei Municipal 3601	1993	Que promoveu alterações na estrutura administrativa da PMB e cria a Secretaria de Cultura
19	Decreto Municipal nº 7579	1996	Estabelece o Regimento Interno do CODEPAC
20		1997	Municipalização do acervo do Museu Morgado de Matheus
21	Decreto Municipal nº 8635	1999	Altera a redação do parágrafo 2º do artigo 3º e artigo 6º do Decreto nº 6791/1992
22	Lei Municipal nº4558	2000	Estabelece a composição do CODEPAC
23	Decreto Municipal nº 9250	2000	Segunda regulamenta a Lei nº 3.486, de 24 de agosto de 1992 e revoga o anterior.
24	Lei Municipal nº4716	2001	Proíbe membros do poder legislativo participarem de Conselhos, comissões e fundos municipais.
25	Lei Federal nº 10257	2001	Regulamenta os artigos 182º e 183º da Constituição, que trata das políticas públicas de planejamento urbano. Estatuto das cidades
26	Decreto Municipal nº	2003	Projeto Ferrovia para Todos, Passeio ferroviário
27	Lei Federal nº11483	2007	Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, e atribui ao IPHAN, a gestão do patrimônio ferroviário oriunda da RFFSA
28	Lei Municipal nº5631	2008	Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Bauru.
29	Portaria do SPHAN nº 407	2010	Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007.

30	Lei Municipal nº6248	2012	Concede isenção parcial de IPTU para imóveis tombados.
31	Lei Municipal nº6317	2013	Acessibilidade a bens tombados
32	Decreto Municipal nº 12123	2013	Regulamenta a Lei nº 6248/12

Fonte: PMB, elaborado pelo autor, dezembro 2017.

Instituições culturais locais.

Trata-se da cronologia da criação de instituições que atuam na política de preservação Local

Item	Data	Mecanismos de proteção
01	1979	Inauguração do Museu Histórico e Pedagógico Morgado de Matheus
02	1980	Exposição da Locomotiva 404 no Bosque da Comunidade
03	1983	Inauguração do Núcleo de Pesquisa e História Gabriel Ruiz Pelegrina- NUPHIS/USC
04	1985	Criação da Casa da Cultura
05	1985	Comissão Especial para Viabilizar o MFRB
06	1986	Primeira exposição do Museu Ferroviário Regional
07	1988	Inauguração do Museu Histórico Municipal
08	1989	Inauguração do Museu Ferroviário Regional
09	1989	Secretaria de Cultura, Esporte, Lazer e Turismo
10	1990	Inauguração da Oficina Cultural Glauco Pinto de Moraes
11	1991	Concede incentivo fiscal de IPTU e ISS e cria o FEPAC
12	1991	Projeto Olhando para os Telhados
13	1992	Cria o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru – CODEPAC
14	1993	Implantação da Secretaria Municipal de Cultura
15	1995	Implantação do Centro de Memória Regional UNESP-RFFSA
16	1997	Municipalização do acervo do Museu Morgado de Matheus
17	2003	Projeto Ferrovia para Todos
18	2012	Concede isenção parcial de IPTU para imóveis tombados

Fonte: PMB, elaborado pelo autor, dezembro 2107.

ANEXOS

Folder da 1ª Mostra do MFRB

MOSTRA DO FUTURO MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU



PROGRAMAÇÃO DE FILMES

1º agosto - 18 horas
 Luta silenciosa, direção de Luiz Fernando Simões
 São a primeira história do Kung-fu sobre um grupo
 de artesãos que lutam os seus próprios paulistas. Com
 a participação da família e a chegada dos outros povos
 ao Brasil.

2º agosto - 18 horas
 O primeiro filme, direção de Sérgio Cezar de Almeida
 Imagens sobre a vida, paixão e morte da Estação de
 Ferro Veloz Marília.

3º agosto - 18 horas
 O primeiro filme, direção de Sérgio Cezar de Almeida
 Imagens sobre a vida, paixão e morte da Estação de
 Ferro Veloz Marília.

4º agosto - 18 horas
 O primeiro filme, direção de Sérgio Cezar de Almeida
 Imagens sobre a vida, paixão e morte da Estação de
 Ferro Veloz Marília.

5º agosto - 18 horas
 O primeiro filme, direção de Sérgio Cezar de Almeida
 Imagens sobre a vida, paixão e morte da Estação de
 Ferro Veloz Marília.

6º agosto - 18 horas
 O primeiro filme, direção de Sérgio Cezar de Almeida
 Imagens sobre a vida, paixão e morte da Estação de
 Ferro Veloz Marília.

7º agosto - 18 horas
 O primeiro filme, direção de Sérgio Cezar de Almeida
 Imagens sobre a vida, paixão e morte da Estação de
 Ferro Veloz Marília.

8º agosto - 18 horas
 O primeiro filme, direção de Sérgio Cezar de Almeida
 Imagens sobre a vida, paixão e morte da Estação de
 Ferro Veloz Marília.

9º agosto - 18 horas
 O primeiro filme, direção de Sérgio Cezar de Almeida
 Imagens sobre a vida, paixão e morte da Estação de
 Ferro Veloz Marília.

10º agosto - 18 horas
 O primeiro filme, direção de Sérgio Cezar de Almeida
 Imagens sobre a vida, paixão e morte da Estação de
 Ferro Veloz Marília.

PROMOÇÃO



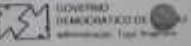
FEPASA
FERROVIA
PAULISTA S.A.



RFFSA
R.F.F.S.A. S.A.



Casa da Cultura
de Bauru



GOVERNO
DEMOCRÁTICO DE
ADMINISTRAÇÃO

Mostra do futuro Museu Ferroviário Regional de Bauri

O Museu Ferroviário Regional de Bauri nasceu do interesse de ferroviários e pesquisadores em registrar e preservar a história das ferrovias, por seu papel econômico, e dos ferroviários por suas lutas e movimentos sociais.

A MOSTRA DO FUTURO MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURI pretende ser a pedra fundamental do Museu, que deverá ser inaugurado ainda este ano. Com ela a comissão provisória de instalação do Museu Ferroviário amplia a toda a comunidade a participação em sua implantação.

Esta participação é de fundamental importância para a organização daquele que deverá ser um dos maiores museus do país.

Por isso sua presença é indispensável na abertura solene da mostra no dia 19 de Agosto, às 10 horas, na Rua Julio Prestes quadra 1 (antigo Armazém da Paulista).

A COMISSÃO

PRÉDIO:

O prédio onde será realizada esta mostra, foi construído pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro, em 1910, para armazenar e grande produção cafeeira da região, conservando ainda as linhas básicas de sua construção.

Brevemente com a instalação do Museu a visitação se iniciará por este prédio e se completará com uma pequena viagem de trem até a segunda parte do Museu, nas dependências da RFFSA.

ROTEIRO:

SETOR 1:

- Portaria
- Livro de Participação

SETOR 2:

- Exposição de Tênis. Tema "Ferrovia e Ferrovieiros";
- Pintado por artistas ferroviários e artistas locais.

SETOR 3:

- Visita à Plataforma
- Andarim ferroviários em atividade;
- Carruagem antiga da Fepasa utilizada para viagens de inspeção

SETOR 4:

- RFFSA;
- Sides; Uma viagem pela NOROESTE;
- Fotos

SETOR 5:

- Sindicato da Indústria
- Fotos
- Jornais do Sindicato

SETOR 6:

- FEPASA
- Exposição Fotográfica: "FEPASA Aspectos Diversos"

SETOR 7:

- Sindicato da Beneficência - Sindicato da Fepasa
- Fotos
- Jornais dos Sindicatos

SETOR 8:

- FEPASA - "Ferrovia Ontem e Hoje"
- Sides: Aspectos Significativos do contexto ferroviário de São Paulo

SETOR 9:

- Sides do Museu
- Exposição de peças ferroviárias

HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO

aberto: das 9:00 às 12:00
domingo: das 14 às 18
segunda-feira: fechado para limpeza
terça-feira: aberto das 9:00 às 17:00
quarta de 04 a 08:00 que ficará
aberto das 9 às 22 h



Ata de instalação do MFRB

ATA da 5ª Reunião da Comissão Provisória para a Instalação do Museu Ferroviário de Baurer.

No dia dois de abril de 1986, reuniram-se em Baurer, no gabinete do Prefeito municipal, às 10hs da manhã, a comissão de técnicos e moradores da FCFSA e da REFFSA, com a finalidade de dar encaminhamento a aprovações do prédio do museu.

Nesta ocasião usou inicialmente a palavra o prof. Heliário Rorero, que saludou os presentes e falou sobre a alegria dos baurerenses em se conseguirem um antigo sonho da cidade.

Logo após o prefeito municipal, José Gilberto de Freitas Aragão, reafirmou os palavras do prof. Heliário e ressaltou ainda o retorno justo ao município, que este museu significa, tendo em vista que as empresas privadas muito cresceram graças à riqueza baurerense.

Em seguida a comitiva visitou os três possíveis locais:

- 1) Praça João Batista
 - 2) Instalação da REFFSA à rua 5ª de agosto
 - 3) Armazém Ruibicada Ex. Docadeira - Vila Dutra
- Logo após a comitiva almoçou e dirigiu-se novamente à Prefeitura municipal para discutir o assunto.

Iniciando o discurso, o sr. Juarez Bastos se mostrou animado com a obra dos baurerenses e destacou:

O sr. Juarez W. Ferreira, da REFFSA, da sua posição ^{de} técnico, gostaria de ressaltar a união entre o 1º e o 2º comitês, dando uma visão mais ampla ao projeto.

O sr. Haroldo M. Gomes após expor sobre o assunto tomou a palavra para ressaltar a importância do 2º ligam.

O sr. Jilton Dias, da REFFSA, diz que o museu já existe e que precisa ser instalado, e a alternativa é construir a casa para o museu e a partir daí de um grande museu.

Sembra ainda que precisa-se de estruturas mecânicas, para se iniciar o trabalho.

Alto Sônia também opina por mais estrutura, para que se concretize de fato um museu (que existe em de 12 anos).

O Sr. Gabriel Ribeiro, dá uma volta no vestíbulo das primeiras lojas visitadas, e vem salientando a ideia de unificar os dois.

Diz ainda que não se deve pensar de que é apenas o primeiro degrau.

O Sr. Ricardo Vazquez Borges, também (diz) diz que sua primeira impressão de alguns pontos quanto ao prédio nº 2, funciona bastante o 1º, acha muito que a União prepare a distribuição temática do museu, que os 2 prédios tenham funções distintas; mas que seja uma opção para iniciar.

Em agosto, acha difícil uma inauguração, mas acha que deve haver uma exposição, inclusive do projeto do museu que abraça a discussão com a comunidade.

Aborda sobre sua experiência em Têxteis e Compêndios, sobre o trabalho junto à Categrin financeira, pergunta que nos anima o museu uma imagem se dos empresários, mas uma primeira trabalhadores, as suas lutas, a participação política.

Esta exposição seria a inauguração formal da museu, mas a proposta do museu seria muito maior.

O Vereador Falcão, diz que a preocupação da Prefeitura Municipal, está participando da comunidade.

Alto Helena Cortesi, diz que concorda que o museu já existe muito, como instituições, e que é um desafio mas acredita que é a favor de uma ligação do 1º e 2º prédios por trilhos, além de um acervo dentro em um galpão. Tudo isso demanda estudos, profissionais, etc. uma equipe de planejamento, partindo de uma consulta de objetivos.

Diz ainda que a "Nova preocupação com a memória do trabalhador é muito grande, e é isso que devemos fazer".

Continuando sua abordagem, fala sobre o 1.º prédio em a sala dedicada às exposições e o 2.º a biblioteca, esquetes, etc...

Para a realização dessas atividades reforça a necessidade de elaborar um plano básico.

O vereador destaca ainda o apoio da União dos dois lados, e que a Prefeitura tem muito interesse em que o Museu inicie suas atividades o mais rápido possível, e que o plano de verbas possa rapidamente ser implementado, principalmente com a soma de esforços com a RFFSA e a FEPAZ.

A Sra. Maria Teresa K. Fomai, relata a intenção de criar uma sala dos esforços e uma memória a expor temporariamente para que aos poucos sejam adequados os dois edifícios.

Fica então claro que há consenso de todos que o Museu deve se utilizar dos dois espaços, a saber do primeiro e do segundo prédio, com a opção de instalar o bem que fique melhor.

O Sr. Hilário sugere que o Presere e a FEPAZ, mande a Banca arquitetos e museólogos para dar andamento as reformas.

Foi então criada uma comissão para coordenar uma exposição de memória ferroviária a ser realizada no Museu em agosto, composta por:

- 1) Sr. Manoel W. Fomai - da RFFSA
- 2) Sr. Hilário Lima Xavier - da FEPAZ
- 3) Sr. Manoel Brito - da Prefeitura Municipal

Esta comissão ficará sob a coordenação do Sr. Manoel Brito e ficará também decidido que esta exposição será organizada no prédio da RFFSA, (expos. n.º 2).

Em fé de fé e fides, assinamos este ato, que foi lido e aprovado.

Colônia - Heróldo de Araújo - Sup. Adj. Patrim. RFFS.A.S.

Mania Jheza Hall Louca vives by PRESERVAÇÃO

Principles of Nature - 3 D. D. 1884 -
The Universal - 3 D. D. 1884 -
The Universal - 3 D. D. 1884 -

Ilton Lima Xavier - Casa da Cultura

ILTON LIMA XAVIER

~~Alfaro~~ - Carlos Roberto Locheira - Câmara

2º - HENRIQUE ROSE - Presidente da Comissão de Pastoral da Juventude
Ferreira

Wie Gabeln oder Messer. Auf Gabeln. In der Hand.

1. Definições
 2. Origem da cultura
 3. Características da cultura
 4. Funções da cultura
 5. Tipos de cultura
 6. Processos de mudança cultural
 7. Importância da cultura
 8. Conclusão

Risolvo

- ① O Prefeito municipal disse que a cidade cresceu e tanto deve os funcionários, mas que estes também se desenvolveram por conta da cidade.
- ② Os trabalhos e reuniões foram coordenados pelo professor Hélio Rosa, que ao final da tarde fez a síntese do que ficou como consenso geral.
- ③ Estiveram presentes na noite de manhã o Superintendente da RFFSA José Batista Paubeo Fontini; o Superintendente da FEPSA Álvaro Meli; o chefe de Comunicação Social da RFFSA Elly Diniz, a relação pública da RFFSA Elaine Apertum.

Ata da 1ª Reunião Extraordinária do CODEPAC

Ata da 1ª Reunião Extraordinária do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru - CODEPAC

Aos quatro dias do mês de março de 1996, às 10:00 horas, na sala de Reuniões da Seplan - Prefeitura Municipal, reuniram-se, por convocação do Sr. Prefeito Tidei de Lima, Presidente de Honra do CODEPAC, os seguintes membros: Arqtº José Xaides Sampaio Alves, Arqtº Maria Helena Carvalho Rigitano, Luciano Dias Pires, Cleusa Picirilli, Arqtº Angelo Joaquin Neto, Muricy Domingues, Engº Telma Maria Germani Peres, Gabriel Ruiz Pelegrina e Arqtº Nilson Ghirardello. Justificou a ausência, devido a problemas de saúde, a Procuradora Maria Gabriela Ferreira de Melo. Presentes ainda o Secretário de Planejamento Engº Mário Arduin Gabrielli, Secretário da Cultura Geraldo Bérnago e a Secretária Adjunta Ana Maria de Carvalho Guedes. Representando o Sr. Prefeito Municipal, o Sr. Geraldo Bérnago deu início a reunião propondo a eleição da diretoria do CODEPAC. Foram eleitos pelo processo simbólico, conforme artigo 28, item I do Regimento Interno o Arqtº Nilson Ghirardello para Presidente, Arqtº Maria Helena Carvalho Rigitano para Vice-Presidente, Procuradora Maria Gabriela Ferreira de Melo para 1ª Secretária e Arqtº José Xaides de Sampaio Alves para 2ª Secretário. O Presidente eleito fez os agradecimentos e solicitou a convocação de uma próxima reunião para o dia 26 de março de 1996 às 8:30 horas na sala de reuniões do Gabinete. Solicitou a Arqtº Maria Helena a preparação de uma pasta para cada membro contendo a legislação relativa ao CODEPAC a ser enviada juntamente com a ata de convocação da 1ª Reunião Ordinária. Nada mais havendo a discutir, a reunião foi encerrada e a ata lavrada por mim, Maria Helena, que assino com os demais.

Próxima Reunião: 26 de março de 1996

Horário: 8:30 horas

Local: Sala de Reuniões do Gabinete
Prefeitura Municipal de Bauru

Expediente:

- Leitura da ata anterior
- Palavra do Presidente
- Palavra dos Conselheiros

Pauta:

- 1- Discussão sobre ações e critérios de tombamento
- 2- Isenção de impostos sobre bens tombados
- 3- Impressão de Cartilha
- 4- Montagem de processos,
proposta de pareceres externos ao Conselho
- 5- Apresentação preliminar de bens a serem estudados para tombamento

Ata da 1ª Reunião Ordinária do Conselho de Defesa do
Patrimônio Cultural de Bauru - CODEPAC

9

Aos vinte e seis de março de 1996, às 9:00 horas, no Auditório do Gabinete da Prefeitura Municipal de Bauru realizou-se a 1ª Reunião Ordinária do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru - CODEPAC sob a presidência do Arqtº Nilson Ghirardello, estando presentes os seguintes membros: Arqtº Maria Helena Carvalho Rigitano, Luciano Dias Pires, Cleusa Ap. Piccirilli, Gabriel Ruiz Pelegrina e Muricy Domingues. Justificou a ausência devido a problemas de saúde Maria Gabriela Ferreira de Mello e por motivos de viagem Arqtº José Xaides Sampaio Alves. Após a leitura e aprovação da ata da 1ª Reunião Extraordinária a presidência levantou algumas questões sobre a composição do CODEPAC. Primeiramente sobre a nomeação de dois representantes da Seplan que inclusive fazem parte da Diretoria e dois representantes da Secretaria de Cultura, sendo que a Lei 3486/92 alterada pela Lei 3566/93 faz referência a apenas um representante de cada Secretaria. O caso ficou de ser estudado junto à SNJ. A presidência se mostrou preocupada com a ausência do Conselheiro e 1ª Secretária Maria Gabriela F. Mello pela 2ª vez devido a problemas de saúde em virtude da necessidade da presença de um procurador para sanar as dúvidas quanto aos procedimentos adotados e abertura de processos, sugeriu que a mesma seja consultada sobre a possibilidade de participação efetiva. Caso contrário, sua substituição. A Arqtº Maria Helena ficou encarregada de contactá-la. O presidente expôs conversa que teve com o Sr. Prefeito após a reunião extraordinária onde este se colocou favorável ao estudo para tombamento de prédios públicos e privados, tendo solicitado ao Dr. José Fernando estudo referente ao assunto prevendo concomitantemente isenção de impostos e outros incentivos à preservação. Arqtº Nilson passou as mãos da Arqtº Maria Helena material relativo ao Corredor Cultural do Rio de Janeiro e trabalho elaborado pela Profª Paula Goya com levantamento de vários edifícios em Bauru com algum valor histórico para ser copiado e arquivado na Seplan. Encerrada a palavra do Presidente e nenhum membro querendo se manifestar a presidência deu início aos assuntos da Pauta do Dia. Sobre Ações e Critérios de tombamento, sugeriu a seleção de alguns edifícios representativos de período histórico pois tem facilidade de justificativa e atende a expectativa da população, exemplificando: 1- Ocupação da rua Araújo Leite (início de ocupação urbana) onde as construções se assemelham as construções coloniais por influência mineira. Trata-se de um eixo importante e tipologia característica. 2- Chegada de Ferrovia e sua importância para o desenvolvimento da cidade, destacando-se a antiga Estação Sorocabana, casa do Superintendente da NOB. 3- Período eclético com edifícios públicos: 1º grupo escolar, Santa Casa, Beneficência Portuguesa (projeto do Arqtº Ricardo Severo) e Palacete Pagani. 4- Edifícios Art Deco: Edifício Abelha, Estação Noroeste, Casa Lusitana. 5- Galpões Industriais: Indústria Matarazzo. 6- entorno da Praça Rui Barbosa: Floricultura, Farmácia, Automóvel Clube. 7- Outros: Aero Clube de Bauru. A sugestão foi aprovado por todos. Quanto a isenção do IPTU e desconto no ISS para empresa instalada em imóveis tombados, informou que o assunto já foi passado para o Dr. José Fernando e Secretário da Cultura, porém ainda não houve retorno. Foi apresentada um modelo de Cartilha a ser analisada pelos membros e, após alterações porventura sugeridos impressa pela Secretaria de Cultura que deverá esclarecer a questão do tombamento e preservação. Sobre o Processo de Tombamento, baseando-se no Decreto 6791/93, a Presidência elaborou o seguinte roteiro: 1- Solicitação de Abertura de Processo pelas pessoas ou entidades relacionados no artigo 6º. 2- Protocolo e encaminhamento a SNJ para dar ciência ao proprietário do imóvel através de Notificação Padrão que deverá conter razões para estudo do tombamento, isenções a que terá direito e penalidades caso proceda qualquer alteração do imóvel sem prévia autorização. 3- SNJ encaminha a Secretaria de Cultura para instrução do processo com fotos podendo encaminhar a outros profissionais para dar parecer de

cunho técnico ligado a história. 4- O processo será encaminhado a Seplan para coleta de dados mais técnicos como planta, fotos atuais, restrições, parecer quanto ao entorno. 5- Análise, que poderá ser feito por um conselheiro, e julgamento pela CODEPAC. 6- Caso não seja aprovado, o processo será arquivado. Em caso de aprovação o proprietário deverá ser notificado pessoalmente, tendo prazo de 15 dias para recurso. 7- Retorna a CODEPAC para parecer final. 8- Processo é encaminhado ao Sr. Prefeito para elaboração do Decreto de tombamento, inscrição no Cartório e Registro em Livro Tombo. Por sugestão do Profº Muricy, após o tombamento será colocado placa explicitando os dados do imóvel e motivo de tombamento a fim de esclarecer a população. Para manifestação constante do item 3, foram sugeridos os seguintes profissionais: Profº Terezinha Zanlochi, Profº Lídia Possas, Profº João Tidei, Profº Cláudio Goya, Profº Paula Landin Goya, Profº Cleide Biancardi, Profº Vera Junqueira Vilela, Profº Lúcia Helena Ferraz Sant'Agostino, Profº Luiz Eugênio Vescio, Profº Ivan Manoel e Profº Hilário Rosa. Finalizando, foi feita lista preliminar de bens a serem estudados: Industrias Matarazzo, Lavanderia Leme localizada a rua Araújo Leite quadra 2, imóveis localizados a rua Araújo Leite 2-63 e 2-65; imóvel localizado a rua Araújo Leite 14-38; Igreja Presbiteriana, rua Cussy 9-83; Antiga Casa Savaritano, Pça Rui Barbosa 1-81; Automóvel Clube, Pça Rui Barbosa 1-23; Farmácia Popular, Edifício Abelha, 1º de agosto 6-36; Casa Superintendente NOB, rua 1º de agosto 2-31; Conjunto antigo Escritório NOB (Museu Ferroviário), Estação NOB (atual RFFSA); Antiga Estação Sorocabana (EFS), Estação CPEF, Oficinas e Rotunda, Hotel Cariani, Pça Machado de Melo 1-2; Palacete Pagani (Loja Multi-Marca) - rua Batista de Carvalho 4-12; Foto Giaxa - rua Batista de Carvalho 5-76; Lusitana (A Modelar) rua Batista de Carvalho 7-74; Colégio São José - Av. Rodrigues Alves, 10-34; Hotel Estoril - Av. Rodrigues Alves, 2-41; Antigo Grupo Escolar Ernesto Monte- rua Bandeirante 3-81; Frontespício Cemitério da Saudade - rua Hermínio Pinto, Quartel Militar, Beneficência Portuguesa (fachada), Igreja Santa Terezinha, Capela Santa Casa, Igreja Tenri-Ki-io, Prédio antiga PRGO - Pça Expedicionários; Sede Fazenda Val de Palmas, Estação de Val de Palmas. Para a próxima reunião o Sr. Luciano irá fazer levantamento das fotos dos imóveis relacionados para dar abertura nos processos. Nada mais havendo a ser discutido a reunião foi encerrada e a ata lavrada por mim, Maria Helena, que assino com os demais.

Próxima Reunião: 16 de abril de 1996

Horário: 9:00 horas

Local: Centro de Estudos do Plano Diretor

Rua Treze de Maio, 14-38

Expediente: Leitura da Ata anterior

Palavra do Presidente

Palavra dos Conselheiros

Pauta: 1- Relação dos bens a serem preservados

2- Instrução de Processos

3- Elaboração de Cartilha

4- Outros Assuntos