

CENTRO UNIVERSITÁRIO SAGRADO CORAÇÃO

PRÓ-REITORA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROJETO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA – PIVIC

LUIZ OTÁVIO SALVADEO

ASCENSÃO E DECADENCIA DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: OS SIGNOS DA
VITALIDADE DO CENTRO HISTÓRICO DE BAURU

BAURU

2021

LUIZ OTÁVIO SALVADEO

ASCENSÃO E DECADENCIA DO PATRIMÔNIO FERROVIARIO: OS SIGNOS DA
VITALIDADE DO CENTRO HISTÓRICO DE BAURU

Trabalho de conclusão de Iniciação Científica do curso de Arquitetura e Urbanismo apresentado à Pró - Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação do Centro Universitário Sagrado Coração, sob orientação da Prof.^a M.^a Lilian Massumie Nakashima.

BAURU
2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com
ISBD

S182a

Salvadeo, Luiz Otavio

Ascensão e decadência do patrimônio ferroviário: os signos da vitalidade do centro histórico de Bauru / Luiz Otavio Salvadeo. -- 2021.

64f. : il.

Orientadora: Prof.^aM.^a Lilian Massumie Nakashima

Monografia (Iniciação Científica em Arquitetura e Urbanismo) - Centro Universitário Sagrado Coração - UNISAGRADO - Bauru - SP

1. Patrimônio ferroviário. 2. Centros históricos. 3. Ascensão e Decadência. 4. Bauru. 5. Revitalização urbana. I. Nakashima, Lilian Massumie. II. Título.

Elaborado por Lidiane Silva Lima - CRB-8/9602

RESUMO

A instalação das estruturas ferroviárias das companhias Sorocabana, Paulista e Noroeste do Brasil e a sucessiva obsolescência desse sistema de transporte, substituído pelo rodoviarismo, foram processos símbolo tanto da ascensão como da decadência urbana do centro histórico de Bauru. O abandono das atividades ferroviárias determinou a transformação da estrutura viva das ferrovias em um enorme organismo subutilizado, pousado sobre a malha urbana, foco de gradual degradação ambiental. Portador de imenso potencial urbanístico paisagístico, pelo valor histórico, social, econômico e cultural territorial, carrega, no presente, o status de Patrimônio Ferroviário. A pesquisa, além do estudo destes eventos, produz uma escala cronológica de acontecimentos, da inicial instalação ao abandono quase completo dessas estruturas, bem como dos reflexos destes movimentos contraditórios sobre o grande desenvolvimento e a sucessiva retração do centro histórico da cidade. Ampara-se, neste sentido, nas consultas de diversificados materiais e meios de informação como complemento do levantamento bibliográfico, tais como: dissertações de mestrado e doutorado, anais de congressos e revistas, artigos acadêmicos, documentos fotográficos, mídias digitais, pesquisa de campo, Museu Ferroviário e consulta ao acervo da biblioteca do Centro Universitário do Sagrado Coração. O trabalho propõe alternativas de planejamento e de tratamento paisagístico desses espaços, especialmente aqueles localizados junto ao contorno do centro histórico; medidas e atitudes de desenho urbano que contemplem a revitalização da área e do próprio patrimônio ferroviário, com o intuito de preservar a importância social, cultural e historiográfica destas estruturas como objetos de interesse privilegiados e signos da requalificação do espaço urbano.

Palavras-chave: Patrimônio ferroviário. Centros históricos. Ascensão e Decadência. Bauru. Revitalização urbana.

ABSTRACT

The installation of the railway structures of the Sorocabana, Paulista and Noroeste do Brasil companies and the successive obsolescence of this transport system, replaced by highways, were symbolic processes of both the rise and the urban decay of the historic center of Bauru. The abandonment of railway activities determined the transformation of the living structure of the railways into a huge underutilized organism, resting on the urban fabric, a focus of gradual environmental degradation. Bearer of immense landscape urban potential, due to its historical, social, economic and cultural territorial value, it currently carries the status of Railway Heritage. The research, in addition to the study of these events, produces a chronological scale of events, from the initial installation to the almost complete abandonment of these structures, as well as the reflections of these contradictory movements on the great development and successive retraction of the city's historic center. In this sense, it is supported by consultations of diverse materials and information media as a complement to the bibliographic survey, such as: master's and doctoral dissertations, conference proceedings and journals, academic articles, photographic documents, digital media, field research, Railway Museum and consultation of the library collection of the Sagrado Coração University Center. The work proposes planning and landscape treatment alternatives for these spaces, especially those located along the outline of the historic center; measures and attitudes of urban design that contemplate the revitalization of the area and of the railway heritage itself, in order to preserve the social, cultural and historiographical importance of these structures as privileged objects of interest and signs of the requalification of urban space.

Keywords: Railway Heritage. Historic Centers. Rise and Decay. Bauru. Urban Regeneration.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa das grandes fazendas sobre o perímetro urbano atual de Bauru ...	27
Figura 2 - Mapa de doações de terras.....	28
Figura 3 - Mapa da chegada da Sorocabana	29
Figura 4 - Mapa da chegada da Noroeste	30
Figura 5 - Mapa da chegada da Companhia Paulista	31
Figura 6 - Mapa do entroncamento ferroviário	32
Figura 7 - Mapa do Complexo Ferroviário de Bauru Tombado	35
Figura 8 - Tabela de números de habitantes de 1889 até 1922.	36
Figura 9 – Linha do Tempo	12
Figura 10 - Estação Central Noroeste em 1950	13
Figura 11 - Estação Central Noroeste atualmente	13
Figura 12 - Hotel Cariani na década de 1920 a 1950	14
Figura 13 - Hotel Cariani atualmente.....	15
Figura 14 - Hotel Estoril atualmente	16
Figura 15 - Hotel Milanese atualmente.....	17
Figura 16 - Fachadas históricas da Av. Rodrigues Alves	17

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
1.1	REVISÃO DE LITERATURA	13
1.1.1	PATRIMÔNIO	13
1.1.2	O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL	15
1.1.3	O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO	17
1.1.4	A ORIGEM DA FERROVIA NO BRASIL	17
1.1.5	O ABANDONO DOS CENTROS HISTÓRICOS	18
1.1.6	AS FERROVIAS E O CENTRO HISTÓRICO DE BAURU	20
1.2	OBJETIVOS	22
1.2.1	OBJETIVO GERAL	22
1.2.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	22
1.3	JUSTIFICATIVA	23
2	MATERIAS E MÉTODOS	25
3	RESULTADOS	26
3.1	FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE BAURU	26
3.2	AS FERROVIAS	29
3.3	PRIVATIZAÇÃO E DESATIVAÇÃO	33
3.4	TOMBAMENTO	34
3.5	ASCENSÃO DO ESPAÇO URBANO	35
4	DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	12
4.1	PRECARIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE BAURU	12
4.2	RECUPERAÇÃO E REOCUPAÇÃO CENTRO HISTÓRICO	18
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	20
	REFERÊNCIAS	22
	ANEXO A	27
	ANEXO B	28
	ANEXO C	31
	ANEXO D	35

1 INTRODUÇÃO

As ferrovias determinaram, em muitas cidades do mundo pós Revolução Industrial, um modelo em grandes linhas de crescimento e evolução urbana, que se inicia com a instalação gradual das estruturas de transporte ferroviário tais como trilhos, galpões, armazéns e entroncamentos e passa rapidamente à instalação das estações ferroviárias, mais articuladas, de variados tamanhos, para cargas e passageiros. Todas essas novidades, com o tempo, modificaram o traçado urbano desses centros, determinando a criação de praças de frente às estações, espaços de ruptura da malha urbana nos locais de passagem e distribuição dos trilhos e consequentes bordas urbanas. Orientaram igualmente o desenvolvimento de pontos importantes de comércio e serviços, de abastecimento, armazenagem de cargas, vilas operárias para seus funcionários e de acomodação para os viajantes.

O presente trabalho irá esquadrihar o processo de ascensão e decadência do centro histórico de Bauru através da cronologia das atividades ferroviárias que se instalaram na cidade e do processo de obsolescência sucessivo, que determinou o abandono deste patrimônio ferroviário, como causa coadjuvante no agravamento da degradação central. Aponta em seguida como os aspectos deste processo de decadência ainda hoje influenciam em negativo o desenvolvimento do centro histórico da cidade e coloca, por fim ideias para a recuperação, reuso e restauro destas estruturas de cunho industrial e do leito ferroviário como metodologia chave para uma reocupação mais vital e efetiva do centro histórico da cidade.

Entre 1904 e 1905 Bauru assiste à instalação de sua primeira linha e estação, com a construção das estruturas da Sorocabana. No ano sucessivo a CEFNOB é implantada próxima à Estação Sorocabana facilitando a baldeação de passageiros e, em 1910, por fim a Estrada de Ferro Paulista também chega à cidade (GHIRARDELLO, 2002).

Este complexo se torna uma importante representação do entroncamento ferroviário do interior do estado e polo regional do centro paulista, que induziu o favorecimento e crescimento de polos comerciais e de prestadores de serviços, reconhecido como centro de desenvolvimento do interior.

Entretanto a chegada da era da industrialização, por volta da década de 50, altera o cenário brasileiro, com a instalação do setor automobilístico e, sucessivamente, com a modernização das rodovias, que determinou uma perda da

principal função do transporte ferroviário como transporte para os bens de produção e agrícolas, tornando-se a rodovia o principal meio de transporte e comunicação no país (LOSNAK, 2004). Em virtude disto, o transporte ferroviário, sem mais utilidade econômica para o país, entra gradativamente em declínio de suas instalações e cessação de atividades, estado que resultou na constituição de em grandes vazios urbanos obsoletos e abandonados, em específico, as instalações ferroviárias do que já foi considerado o maior entroncamento de instalações ferroviárias (Noroeste, Sorocabana e Paulista) do país.

1.1 REVISÃO DE LITERATURA

A revisão de literatura da presente pesquisa estrutura-se inicialmente na fundamentação do conceito de patrimônio, de modo geral, aprofundando-se nas vertentes do patrimônio industrial e ferroviário. Sucessivamente na concepção de centro histórico e as problemáticas que ocasionaram a precarização das áreas centrais, para compreender, de forma objetiva, o que levou a estes acontecimentos.

Por fim concentra-se na história das ferrovias instaladas na cidade de Bauru, salientando a ascensão e decadências ferroviária, sobre a influência de suas instalações no desenvolvimento urbano e da sociedade Bauruense.

1.1.1 PATRIMÔNIO

O termo Patrimônio tem sua origem da palavra latina *patrimonium*, derivada da palavra *pater*, pai, correspondente ao conjunto de bens pertencentes ao *paterfamilias*: pai de família que deixa o patrimônio aos seus sucessores (MENDES, 2012). O atual conceito de patrimônio surge na França, com a Revolução Francesa, no final do século XVIII como estabelecimento de uma nova ordem política, que deu à população um sentido de uma nova nação e nacionalidade por meio da difusão do idioma nacional, o francês (FUN ARI & PELEGRINI, 2009. p. 15 a 17).

As construções e seus antigos pertences representavam gerações passadas de uma sociedade; o patrimônio era então identificado por meio do termo genérico Patrimônio Histórico, em algumas vezes, também se obtinham a nomenclatura da palavra “Artístico”, acabou tornando-se uma expressão usual para caracterizar o acervo pertencente ao então denominado Patrimônio Cultural. Desta maneira,

Varine-Boham implica de que o termo deveria ser dividido em três categorias de elementos, a primeira como os pertencentes aos elementos de “natureza, ao meio ambiente”, a segunda aos “conhecimentos, as técnicas, ao saber e ao saber fazer”, já o terceiro e último engloba os bens culturais, como artefatos e construções, resultantes do primeiro e segundo grupo (LEMOS, 1981. p. 08, 09 e 10).

No âmbito Brasileiro o conceito e significado de Patrimônio Cultural também sofre alterações ao longo do tempo; onde em 1937, é estabelecido o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), que posteriormente torna-se o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Em virtude disto, 1º Decreto Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, estabelece a proteção e organização do patrimônio, determinando o Patrimônio Histórico e Artístico Nacional como sendo:

o conjunto dos bens moveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, que por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, biográfico ou artístico (LEMOS, 1981. p. 43).

Kuhl (2010, apud BONDUKI, 2010. p. 28) explicita que o reconhecimento do valor patrimonial das construções simples e comuns que compõe o contexto urbano, é assentido por meio da Carta de Veneza (1964), redigida no II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, que se tornou o principal documento de preservação de monumentos históricos:

A noção do patrimônio compreende não só a criação arquitetônica isolada, mas também a moldura em que ela é inserida. O monumento é inseparável do meio onde se encontra situado e, bem assim, da história da qual é testemunho. Reconhece-se, conseqüentemente, um valor monumental tanto aos grandes conjuntos arquitetônicos, quanto às obras modestas que adquiriram, no decorrer do tempo, significado cultural e humana (CARTA DE VENEZA, 1964 apud BONDUKI, 2010. p. 28).

Salientando o conceito de patrimônio a Declaração de Amsterdã de 1975, decretada pelo conselho da Europa, concede à comunidade um papel relevante na identificação do patrimônio com informações objetivas e completas no levantamento dos inventários até a decisão final sobre a preservação e ou restauração (BONDUKI, 2010. p. 29). Em território brasileiro, o conceito é evidenciado através Constituição Federal de 1988, que classificou o patrimônio cultural como todos os bens de natureza material e imaterial empregados individualmente ou em conjunto em

relação a sua identidade, à ação e à memória de uma sociedade, vigente no Art. 26 (IPHAN, 2014).

Desta maneira, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) classifica o conceito de patrimônio em duas vertentes, sendo eles em material e imaterial. Senso assim, o material compreende-se aos bens culturais de acordo com a sua natureza, arqueológico, paisagístico e etnográfico; histórico; belas artes e artes aplicadas e imóveis. O imaterial corresponde-se a práticas e domínio da vida social de uma sociedade, como manifestações em saberes, ofícios e modos de fazer, celebrações, formas de expressões, músicas, lugares e outros (IPHAN, 2014).

1.1.2 O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

Na segunda metade do século XVIII, a Revolução Industrial marca um período de importantes transformações no cenário econômico e social a respeito do desenvolvimento tecnológicos, correspondente a era da industrialização no mundo. Entretanto, a partir da década 80, o processo de desindustrialização determinou, um crescente encerramento e fechamento de diversas estruturas fabris, ocasionando ao abandono de suas estruturas, equipamentos, maquinários e edifícios, que em grande parte hoje versam em um estado de degradação acelerado.

As demolições geraram um aumento crescente das discussões em relação à promoção de iniciativas de preservação do patrimônio industrial. Assim terminologia Arqueologia Industria ganha força e inúmeros estudos são desenvolvidos ao longo da década a respeito do seu significado e de sua área de abrangência (KÜHL, 2010. p. 24 e 25). A definição se estendeu então ao seu significado e ao contexto histórico social, além do processo técnico, passando a ser considerada como campo multidisciplinar (KÜHL, 2010. p. 01 e 02). Como afirma Buchanan (1972, p. 20 e 21):

[...] arqueologia industrial é um campo de estudo relacionado com a pesquisa, levantamento, registro e, em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais. Almeja, além do mais, alcançar a significância desses monumentos no contexto da história social e da técnica. Para os fins dessa definição, um 'monumento industrial' é qualquer relíquia de uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte, abarcando desde uma pedra de sílex neolítica, até uma aeronave ou computador que se tornaram obsoletos há pouco. Na prática, porém, é útil restringir a atenção a monumentos dos últimos duzentos anos, aproximadamente [...] (*apud* KÜHL, 2010. p. 01 e 02).

Em 1978, se originou a primeira organização para a preservação dos bens industriais, a The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage ou como conhecida a TICCIH (em português Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial) (KÜHL, 2010. p. 01 e 02). Logo, em 2003 a Carta de Nizny Tagil documentada pelo TICCIH, resume-se na concepção amadurecida e aceita a respeito da definição consolidada no decorrer das décadas a respeito da importância, identificação, proteção legal, valores e intervenções para a manutenção e conservação destes bens, respaldada superficialmente e amparada na indicação do aprofundamento da Carta de Veneza de 1964 como documento referencial (RODRIGUES E CAMARGO, 2010. p. 149).

Desta forma, Kühl (2010) salienta que o restauro torna-se um projeto rico de informações sobre o levantamento de meios e técnicas possíveis para o aprofundamento da pesquisa histórico-documental, iconográfica e bibliográfica, levantamento métrico e fotográfico da obra, estudos urbanísticos, arqueológicos, materiais e técnicas construtivas das estruturas e de suas irregularidades, assim como seus artefatos, maquinários e ferramentas. Portanto os extensos parâmetros proporcionam instruções, orientações e estrutura a respeito da elaboração projetual (KÜHL, 2010. p. 09). Desta maneira, integra e reforça os aspectos de manutenção e conservação dos bens, salientando a reversibilidade das intervenções realizadas em complexos industriais, que devem trazer impactos mínimos, assim como as reconstruções devem:

VI - As intervenções realizadas nos sítios industriais devem ser reversíveis e provocar um impacto mínimo. Todas as alterações inevitáveis devem ser registadas e os elementos significativos que se eliminem devem ser inventariados e armazenados num local seguro. Numerosos processos industriais conferem um cunho específico que impregna o sítio e do qual resulta todo o seu interesse.

VII - A reconstrução, ou o retorno a um estado anteriormente conhecido, deverá ser considerada como uma intervenção excepcional que só será apropriada se contribuir para o reforço da integridade do sítio no seu conjunto, ou no caso da destruição violenta de um sítio importante (TICCIH, 2018).

Portanto, a promoção do patrimônio industrial está salvaguardada por um rigoroso estudo de fundamentação, afim de assegurar o respeito e a valorização do bem arquitetônico da melhor forma possível a ser transmitindo a gerações futuras e

presentes. Assim como a preservação destaca-se no seu campo técnico construtivo e teórico ao conjunto das construções com um todo; impactando fora do seu campo de inserção, no urbano, na sociedade, no desenvolvimento econômico e na moradia do seu entorno (KÜHL, 2010).

1.1.3 O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Na década de 1980 o Ministério dos Transportes, responsável pela antiga RFFSA (Rede Ferroviária Federal), elaborou a criação do programa PRESERF (Programa de Preservação do Patrimônio Ferroviário) com o objetivo de preservar e restaurar a memória histórica ferroviária nacional por meio de expressivos exemplares modais (PRONCHNOW, 2013. p. 24 e 25). Desta maneira a PRESERF destacava a importância da preservação da história da arquitetura brasileira ferroviária pela sua marcante influência no desenvolvimento urbano, enquanto:

Por suas próprias características, os antigos prédios das estações, oficinas, casas para empregados etc., do final do século passado e princípio do presente, utilizavam novas técnicas de construção, materiais e padrões de arquitetura, na maioria das vezes importados de outros países, que, direta ou indiretamente, influenciaram o espaço urbano e o 'modus vivendi' das populações que os circundavam (MINISTERIO DOS TRANSPORTES, 1991 *apud* PRONCHNOW, 2013. p. 25).

Com a privatização e a extinção da RFFSA em 2007, pela Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) passa a se responsabilizar por receber, administrar, guardar, zelar pela manutenção adequada dos bens móveis e imóveis oriundos da antiga Rede Ferroviária Federal AS. Desta maneira, é permitido que o órgão possa definir os bens de valor histórico, artístico e cultural a serem preservados, que foram atribuído de acordo com o Art. 9º da lei 11.483/2007 (IPHAN, 2014).

1.1.4 A ORIGEM DA FERROVIA NO BRASIL

Entre a metade do século XIX até a primeira metade do século XX ocorreu a chamada "Era Ferroviária" no Brasil, período em que abrange o surgimento e a expansão ferroviária até a sua decadência entorno dos anos 50 a 70. Por volta de 1850, a Inglaterra encontrava-se no período da Revolução industrial Inglesa,

resultando na criação da locomotiva movida a vapor, por meio queima do carvão, como meio de transporte.

Após uma década o Brasil já especulava a criação do transporte ferroviário, de acordo com Boiteux (2014, p. 13) “O decreto assinado em 31 de outubro de 1835 pelo regente Diogo Antonio Feijó (1784-1843) estabelecia então as primeiras normas para a construção ferroviária no território nacional”. Como de costume no Brasil a criação da primeira ferrovia torna-se um empreendimento pioneiro e uma iniciativa privada de Irineu Evangelista de Souza (o Barão de Mauá).

Denominada Estrada de Ferro Mauá, inicia-se sua construção em 29 de agosto de 1852, percorrendo um pequeno trecho incompleto ao norte da Baía de Guanabara, marcando o primeiro trânsito de trem no Brasil. Em abril de 1854 é oficialmente inaugurada por Dom Pedro II, traçando um percurso de 14 quilômetros até Fragoso no Rio de Janeiro. À vista disto, tem-se a ampliação dos futuros ramais ao longo da exploração do território brasileiro dando início a “Era Ferroviária” no país (BOITEUX, 2014 p.13 e 14).

No estado de São Paulo a ferrovia relaciona-se com a cafeicultura do centro oeste, onde os ramais se expandiam através das fazendas de café, formando a ligações de malha ferroviárias com o porto de Santos. Somente em 1867 o estado de São Paulo concretiza a criação da primeira linha férrea, denominada São Paulo Railway, obtendo seus trilhos de Santos a Jundiaí até 1946 com a finalização da concessão com o governo federal, passando a ser chamada de “Santos a Jundiaí” (PELEGRINA E BASTOS, 2015. p. 31).

1.1.5 O ABANDONO DOS CENTROS HISTÓRICOS

O surgimento de uma cidade em geral é marcado por uma primeira ocupação, central em relação à malha urbana a ser denominado, a posteriori, como centro histórico não importa a idade do tecido urbano. Apresenta-se em localização e acessibilidade estratégicas. Visto como um produto da sociedade, foi fisicamente e culturalmente edificada por meio de processos, constituída por conjuntos de atividades, econômicas, sociais, cívicas, habitacionais e patrimoniais, a cidade foi concebido como motor da vida urbana através do seu local de origem, os centros históricos, e da área central (SEBASTIÃO, 2010. p. 20).

Salgueiro (2005) ressalta que os centros históricos, além de serem “as partes mais antigas da cidade” são uma “sucessão de testemunhos de várias épocas, monumentos que nos traz vivo o passado, nos dá a dimensão temporal com a sequência dos factos que estruturam as identidades” (apud SEBASTIÃO, 2010. p. 20). Dgotdu (2005, p. 128 e 129) afirma que o centro histórico se constituiu na área mais antiga de uma cidade, que se torna o centro da cidade moderna, correspondendo como “o núcleo de origem do aglomerado”. Desta forma reforça que a revitalização tem “valores culturais que transportam. Estes testemunhos vivos de épocas passadas são uma expressão da cultura e um dos fundamentos da identidade do grupo social, vector indispensável face os perigos da homogeneização e despersonalização que caracterizam a civilização urbana contemporânea” (Barata Salgueiro; 1999, 392 apud SEBASTIÃO, 2010. p. 22).

O esvaziamento dos centros urbanos de acordo com Silva (2002, p. 20) foi proporcionado pela expansão industrial em companhia da evolução tecnológica, que influenciaram no rápido processo de transformação do modo de vida urbano, decorrente das modificações no espaço consecutivamente espelhado nos centros históricos. Desta forma, a partir da metade do século XX, as funções e composição das áreas centrais são alteradas pelo fator da descentralização, ocasionada pela expansão da malha urbana, que determina o processo de suburbanização por meio de novas centralidades constituídas nas periferias da cidade (SEBASTIÃO, 2010, p. 22).

Sebastião (2010, p. 22) destaca que o desenvolvimento do setor de transporte e a ascensão do automóvel, permitiram e impulsionaram o deslocamento maior entre o local de trabalho e a residência, aquecendo o processo de suburbanização. Desta maneira os investimentos privados nas áreas centrais foram diminuindo, os gastos e investimentos públicos realocados para as novas áreas, assim como os projetos habitacionais, determinando a sublocação dos imóveis residências e o abandono gradativo dos centros (SILVA, 2002, p. 20).

Outro fator apontado por Simões Junior (1994, p. 12), relacione a deterioração das áreas centras com questões econômicas, físicas, sociais e ambientais desde que as estruturas existentes deixam de atender as necessidades funcionais, imposta pelos novos avanços. Entretanto Villaça (1998, p. 277) assegura que o processo apontado como decadência ou deterioração dos centros históricos está vinculado aos movimentos das camadas de alta renda, que após o abandono das áreas

centrais, abriram a ocupação das mesmas camadas mais populares (apud SILVA, 2002, p. 21).

A ocupação dos centros históricos pela população de baixa renda ocorre também pelas condições e obsolescência dos imóveis e do baixo valor imobiliário. E impulsionará também pelo acesso fácil ao grande número de opções de transportes coletivos e pela concentração de comércios, serviços e empregos disponíveis na região central, todos dados menos presentes nas periferias (SILVA, 2002, p. 22). O abandono das áreas centrais está associado ao conjunto de fatores elencados durante o processo de suburbanização, que ocasionou na expansão da malha urbana e a descentralização das atividades essenciais. E alimentado pela falta de estrutura para a evolução tecnológica dos transportes, e termina por perder suas características e o privilégio de centralidade, substituindo por novas atividades nas periferias.

1.1.6 AS FERROVIAS E O CENTRO HISTÓRICO DE BAURU

Nomeado como “sertão desconhecido” a região de Bauru teve seu primeiro fluxo de povoamento por meio da exploração das terras em 1840, organizada por Pedro Francisco Pinto, partindo de Botucatu a noroeste do sertão até ao encontro do Rio Batalha. A segunda exploração de território ocorreu em 1850, por Sebastião Pereira em sua jornada pelos afluentes do Rio Tietê, encontrando com o Rio Bauru e ali fixando-se por um determinado período, até a sua partida em busca de novas terras (CONSTANTINO, 2006 p.239).

O primeiro registro de propriedade rural localizado na área de Bauru é realizado em 1856 no cartório de Botucatu, pelo mineiro Felicíssimo Antônio Pereira que descrevia sua área rural por meio das divisas: nascente, poente e sul com Faustino e ao norte com Vicente Martins. A região não era vista ainda como uma formação urbana, mas de sítios e fazendas no bairro rural (GHIRARDELLO, 2002 p.70 e 76).

A formação do patrimônio se inicia com a doação de terras em 1884 por Antônio Teixeira do Espírito Santo, cerca de 57 hectares e 25 ares de terras da Fazenda das Flores são doados a Igreja Católica para a formação do patrimônio de São Sebastião do Bauru (PELEGRINA E BASTOS, 2015 p. 16). A segunda doação de terras ocorre em 1893 por Verissimo Antônio Pereira, quando 134 hectares e 80

áreas de terra da Fazenda Grande são doados ao patrimônio (PELEGRINA E BATOS, 2015. p.16). No mesmo ano, se tem a criação do distrito de paz de Bauru e em 1896 o vilarejo do Espírito Santo de Fortaleza passa a ser chamado de Bauru com sede no próprio município.

Em 1903, após sete anos, os trilhos chegam a São Paulo dos Agudos e, em 1904, Bauru recebe sua primeira linha, com a construção da Estação Sorocabana e conclusão de instalação da linha férrea no ano sucessivo, em 1905. No ano de 1906 a CEFNOB determinou sua implantação próxima à Estação Sorocabana facilitando a baldeação de passageiros e, mais tarde, em 1910 a Estrada de Ferro Paulista chega a Bauru (GHIRARDELLO, 2002). Finalmente, no ano 1939 a CFNOB constrói a Estação Central, de frente para o foco principal do que se constitui hoje como centro histórico. A cidade passa a se configurar como importante entroncamento ferroviário e ponto de distribuição para diversas regiões do Estado, adquirindo um status de relativa independência da capital.

No final da década de 1960, o então prefeito da cidade, Nicola Avallone Jr., passou a defender fortemente um discurso sintonizado ao nacional-desenvolvimentismo, considerando que a cidade deveria pleitear, promover e facilitar uma massiva instalação de indústrias em seu território, que se entendia como futuro do “progresso” local. A ideia rapidamente foi considerada como uma necessidade para o município, enquanto meio de incremento do número de empregos e fato que demandaria um grande empenho de vários segmentos sociais. (LOSNAK, 2004).

Entorno da economia, e relação ao crescimento da cidade naquele período, falhas eram apontadas sobre a estabilidade da agricultura, que não tinha um desenvolvimento, e a pecuária que, segundo o seu discurso, não constituía base para a prosperidade do município. De acordo com Carlos Fernandes de Paiva, “então qual a atividade humana de maior vulto capaz de impulsionar o nosso progresso? A indústria.”

No seu livro, *Polifonia Urbana*, Losnak, (2004, p.119 e 120) destaca:

Indústria instaurava progresso, que expressava modernidade na cidade, entendida como sintonia ao novo, ao belo e ao atual – aumentando dos produtos de consumo, encanto com a tecnologia, embelezamento urbano, classes operárias urbanas na paisagem, sentimento de igualdade em relação aos grandes centros urbanos e cosmopolitas, aumento do número de empregos, crescimento da riqueza (LOSNAK, 2004, p.119-120).3

Entre os anos de 1960 a 1964, todas as estradas que conduziam a Bauru foram asfaltadas, fazendo com que o setor de transportes cumprisse suas metas: a modernização das rodovias com o asfaltamento. (LOSNAK, 2004). Conseqüentemente o primado das estradas de ferro foi substituído gradualmente pelo rodoviarismo, resultante da industrialização e do setor automobilístico que estava em alta expansão no Brasil.

Em síntese, o patrimônio ferroviário da cidade Bauru representa um importante elemento histórico de origem e formação urbana para o desenvolvimento da cidade, hoje em estado de degradação. O centro histórico, por determinadas décadas símbolo do apogeu do município, encontra-se atualmente em gradual estado de abandono.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 OBJETIVO GERAL

Compreender e analisar a ascensão e decadência do centro histórico de Bauru através da elaboração de uma análise cronológica das instalações e posterior abandono das estruturas ferroviárias e dos reflexos desses movimentos contrários sobre o desenvolvimento urbano central do município de Bauru, concentrando-se no estudo de alternativas e hipóteses para a revitalização e conservação do patrimônio ferroviário central.

1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analisar, através da bibliografia, a formação do município de Bauru em sua relação com a ferrovia.
- Conceitualização de patrimônio, patrimônio ferroviário e patrimônio industrial.
- Compreender a importância da instalação da Noroeste para o desenvolvimento urbano de Bauru e para a configuração física do Centro Histórico da cidade.
- Esquadrinhar, através de levantamento bibliográfico, os mecanismos urbanos que em geral determinaram, na segunda metade do século XX, a decadência do centro histórico.

- Especificar como o abandono das estruturas ferroviárias deixou marcas e cicatrizes na cidade de Bauru, que se desenvolveu amplamente a partir desse meio de transporte.
- Identificar e apontar as principais mudanças ocorridas no centro histórico de Bauru após a desativação dos troncos ferroviários e das atividades das estações de trem.
- Escrever uma cronologia dos processos de instalação e abandono do sistema ferroviário na cidade de Bauru.
- Estabelecer alternativas de tratamento do patrimônio ferroviário e do centro histórico de Bauru para a requalificação do espaço urbano.

1.3 JUSTIFICATIVA

O Patrimônio ferroviário de uma cidade constitui um fragmento de grande impacto nos mecanismos de desenvolvimento urbano além de carregar na sua materialidade informações históricas, memórias, culturas e tradições, fatos que marcam a própria origem de uma sociedade. As cidades são moldadas também pelas suas atividades econômicas, que nesse sentido com o tempo acabam por constituir um patrimônio material composto de um conjunto de bens culturais de um contexto social que modificou o espaço urbano, como o Patrimônio Ferroviário.

Na busca por aberturas de terras, através das ligações entre estados, para um deslocamento rápido e seguro, a ferrovia, na primeira metade do século passado, vivia seu momento de ascensão e expansão como ferramenta principal do motor econômico do país. Por volta dos anos 50 as instalações de empresas automobilísticas no Brasil tiveram um impacto sobre o uso do parque ferroviário nacional, que começou a sentir as consequências do surgimento desse novo modal de transporte em suas atividades, entrando em processo de decadência. O abandono quase decisivo dos troncos ferroviários provocou, por sua vez, a constituição de um enorme Patrimônio Ferroviário nacional que influenciaria novamente, a partir deste estado de degradação, e em diversos modos, o desenvolvimento dos centros históricos urbanos até os dias atuais.

Na cidade de Bauru, o patrimônio ferroviário e a área categorizada como centro histórico de Bauru vivenciam atualmente uma forte condição de degradação que dificulta a preservação de várias estruturas arquitetônicas e urbanísticas de

grande significado histórico. Para procurar alternativas de tratamento urbanístico desse espaço, a presente pesquisa irá pesquisar medidas urbanísticas e propostas de uso que contemplem a revitalização e requalificação do patrimônio ferroviário, como nova fonte de atração urbana e ocupação desses vazios.

2 MATERIAS E MÉTODOS

A elaboração da presente pesquisa se caracteriza como trabalho exploratório e descritivo embasado em coleta de dados e materiais iconográficos, além de levantamentos da bibliografia específica sobre o tema, juntamente com pesquisas de campos e levantamento fotográfico do centro histórico e da área central de colocação do patrimônio ferroviário de Bauru.

No decorrer da pesquisa se analisará documentos de diversos períodos que demonstram a influência da instalação e o crescimento das ferrovias, na constituição do patrimônio histórico urbano e sua influência no desenho e na distribuição das funções urbanas. o processo de obsolescência desse meio após a chegada da indústria automobilística e das rodovias e a decadência das estruturas e de seu relativo espaço urbano.

A pesquisa contará com o desenvolvimento de um mapeamento cronológico a partir da chegada dos três troncos ferroviários na cidade, ilustrando o momento de ascensão econômica e urbana ligada às ferrovias, e terminará indicando os momentos e fatos que determinaram o abandono gradual do pátio ferroviário da cidade, e os momentos que assinalaram, enfim, a decadência do centro histórico de Bauru, como uma das principais consequências deste processo.

Além da bibliografia de base, mencionada na revisão deste plano de pesquisa, como suporte, serão consultadas documentações indiretas, igualmente como dissertações de mestrado e doutorado, anais de congressos e revistas, artigos acadêmicos, documentos fotográficos e outras fontes de mídias digitais, no sentido de complementar o desenvolvimento do trabalho.

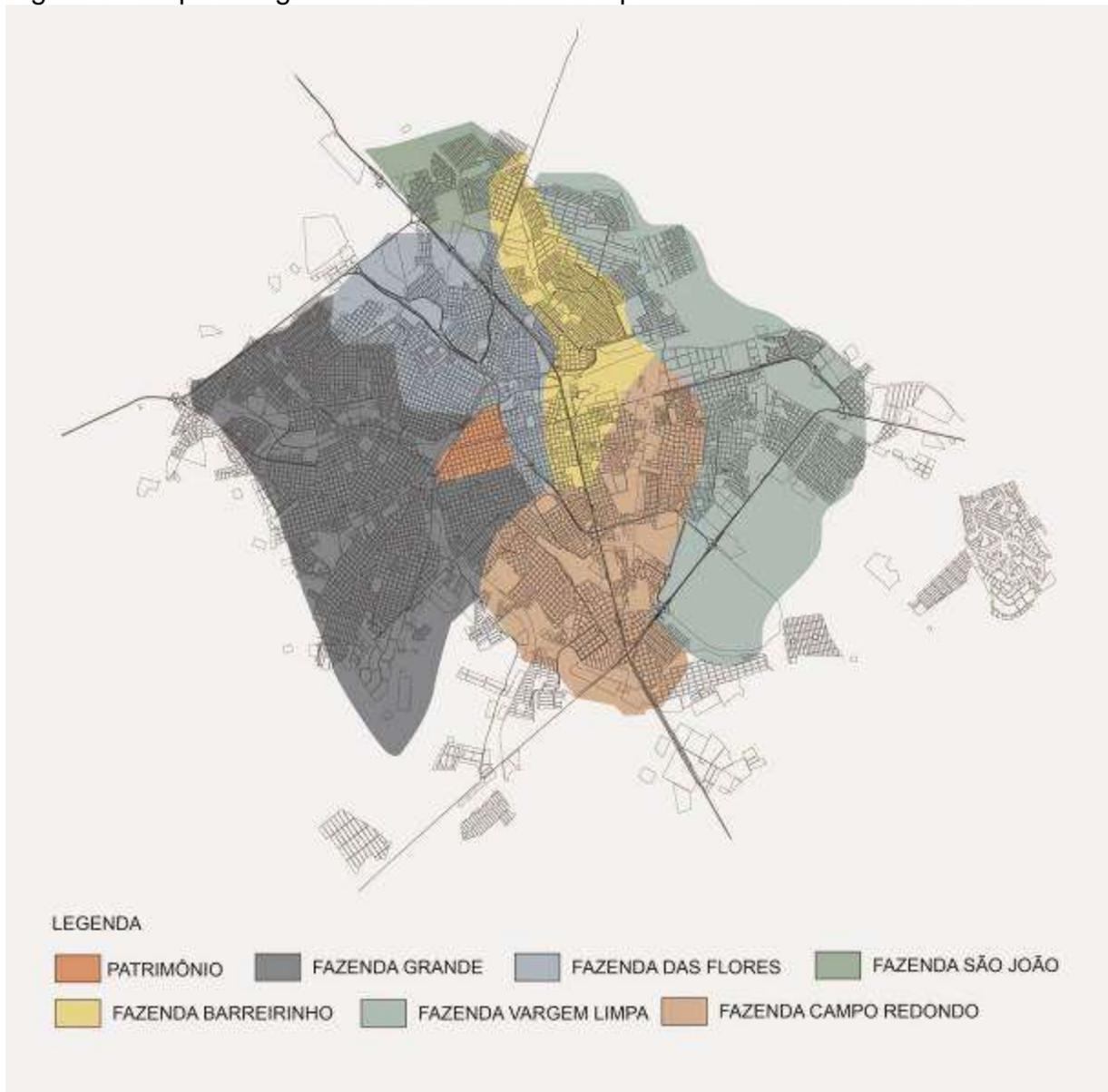
3 RESULTADOS

De forma expressiva e objetiva, os resultados da presente pesquisa se constitui no entendimento da formação do município de Bauru e as chegadas das ferrovias que tornaram a cidade com o maior entroncamento ferroviário do país. Evidencia os principais momentos de grande importância no desenvolvimento urbano e social proporcionado pelas ferrovias na cidade.

3.1 FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE BAURU

O território bauruense é desenvolvido as margens do Rio Bauru e de seus afluentes, desta forma os limites e as extensões das grandes fazendas dos pioneiros demarcam os primeiros parcelamentos de solo urbano bauruense. Em virtude destes aspectos, que os fazendeiros de maior posse e poder aquisitivos, nos desenhos de suas terras, encontraram uma possibilidade em associar os determinados limites com a cultura cafeeira com a localização perto dos espigões, assim como na criação de gado nas áreas de fundo de vales (CONSTANTINO, 2006 p. 238 a 240).

Figura 1 - Mapa das grandes fazendas sobre o perímetro urbano atual de Bauru



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de CONSTANTINO (2006).

De acordo com Constantino (2006):

Os limites eram conformados pelos espigões: os lados alongados são geralmente as linhas do divisor de águas entre as duas bacias hidrográficas secundárias. Este traçado permite às necessidades de todos os fazendeiros de ter acesso à água e aos altos dos espigões: os espigões da bacia do Córrego Barreirinho conformam a Fazenda Barreirinho; os espigões da bacia do Córrego das Flores conformam Fazenda das Flores, confrontando com a Fazenda Grande ou Água Parada e Bauru da bacia do Córrego Água Comprida conformam a Fazenda Campo Redondo; e os espigões da bacia do Córrego Vargem Limpa delimitam a Fazenda

Vargem Limpa. As fazendas acima citadas ocupavam a região conformada pelo atual perímetro urbano (CONSTANTINO, 2006 p. 240).

A formação de Bauru, inicia-se com as duas primeiras doações de terras realizadas ao patrimônio de São Sebastião do Bauru. Assim sendo, a primeira com aproximadamente 57 hectares da Fazenda das Flores em 1884, já a segunda ocorre em 1893, cerca de 134 hectares de terras da Fazenda Grande é doado ao patrimônio, como ilustrado na figura 2.

Figura 2 - Mapa de doações de terras



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de BIERNATH (2018).

3.2 AS FERROVIAS

Com a queda do comércio algodoeiro, empresários sorocabanos criam em 1870 a Estação de Ferro Sorocabana que iniciam o transporte de café, somente em 1905 a estrada chega ao território Bauruense. Para a instalação da ferrovia, foi preciso fazer modificações no perímetro urbano, por meio de desapropriação e compra de terras na região que norteia o rio Bauru, uma área de características alagadiças, de poucos desníveis apresentando um relevo de fundo de vale natural (BIERNATH, 2010. p.10).

Figura 3 - Mapa da chegada da Sorocabana



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

Em 1905 ocorre a criação da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) pelo Governo Federal no Rio de Janeiro. De modo geral o objetivo era ligar os estados de São Paulo ao Mato Grosso e assim possibilitar a chegada em terras bolivianas (VAN HAM, 2011. p.14 e 15). Com a decisão tomada, Bauru era o ponto de partida da estrada de ferro, se instalando próximo à estação da Sorocaba, com o intuito de favorecer os transportes, se fez necessário a desapropriação de 83.537 metros quadrados de terras da Fábrica de Matriz do Espírito Santo com o intuito do aproveitamento das terras planas da região (GHIRARDELLO, 1992, p. 90 *apud* BIERNATH, 2010. p.11).

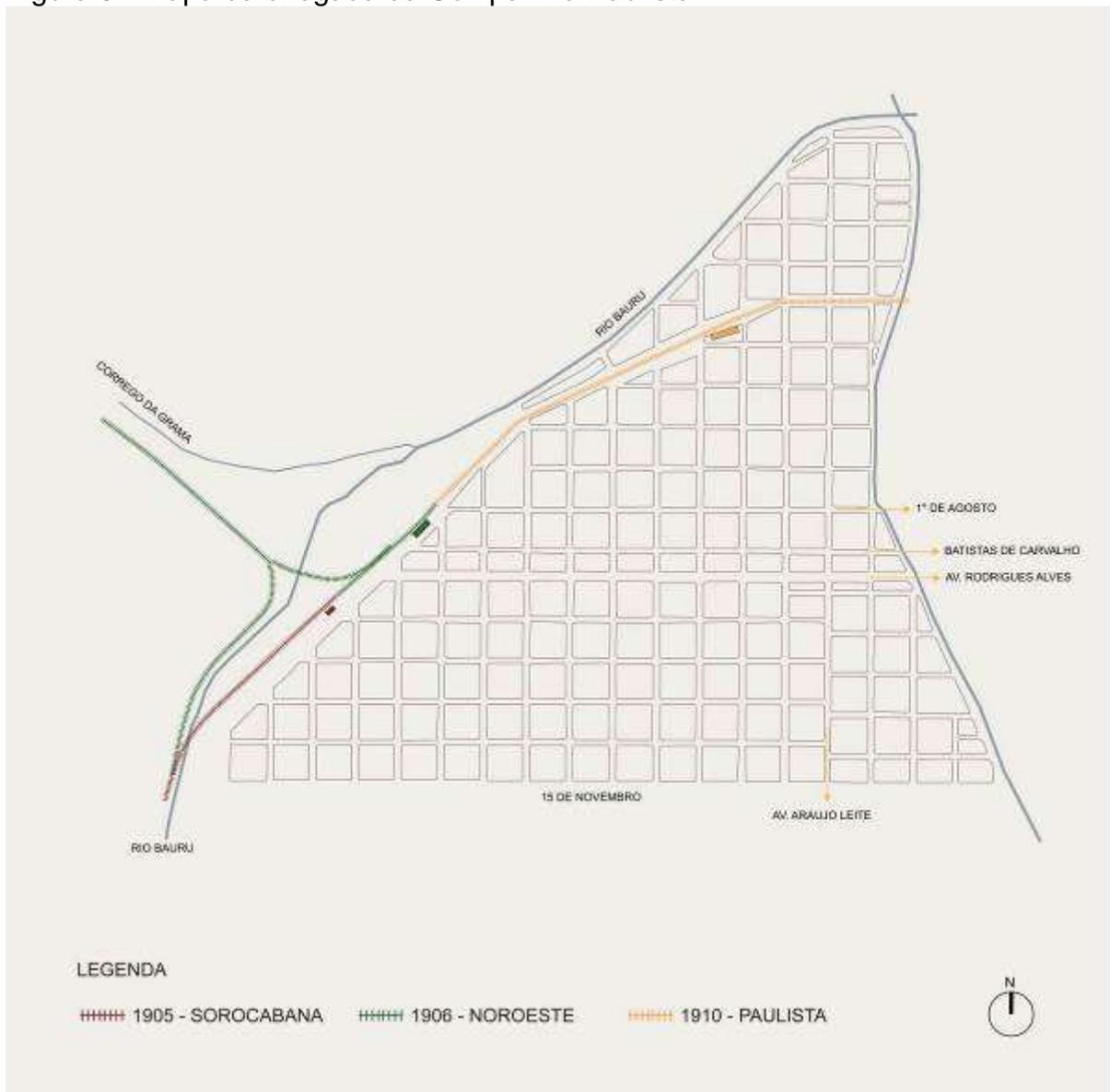
Figura 4 - Mapa da chegada da Noroeste



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro é criada em 1868 pelo presidente de São Paulo, Saldanha Marinho sendo assim a primeira Companhia brasileira de estradas de ferros do país, que tem o seu principal objetivo de escoar a produção cafeeira aos portos brasileiros, com seu trecho inicial entre Jundiaí e Campinas em 1872 (BIERNATH, 2010. p.13). Bauru já apresentava um desenvolvimento urbano e um aumento na população após as instalações das duas ferrovias, em 18 de fevereiro de 1910 é inaugurada a estação da Paulista, atualmente corresponde a primeira quadra da Rua Agenor Meira, a implantação dos trilhos necessitou o fechamento de algumas ruas e reforçando a segregação territorial entre algumas áreas da cidade (BIERNATH, 2010. p.13).

Figura 5 - Mapa da chegada da Companhia Paulista

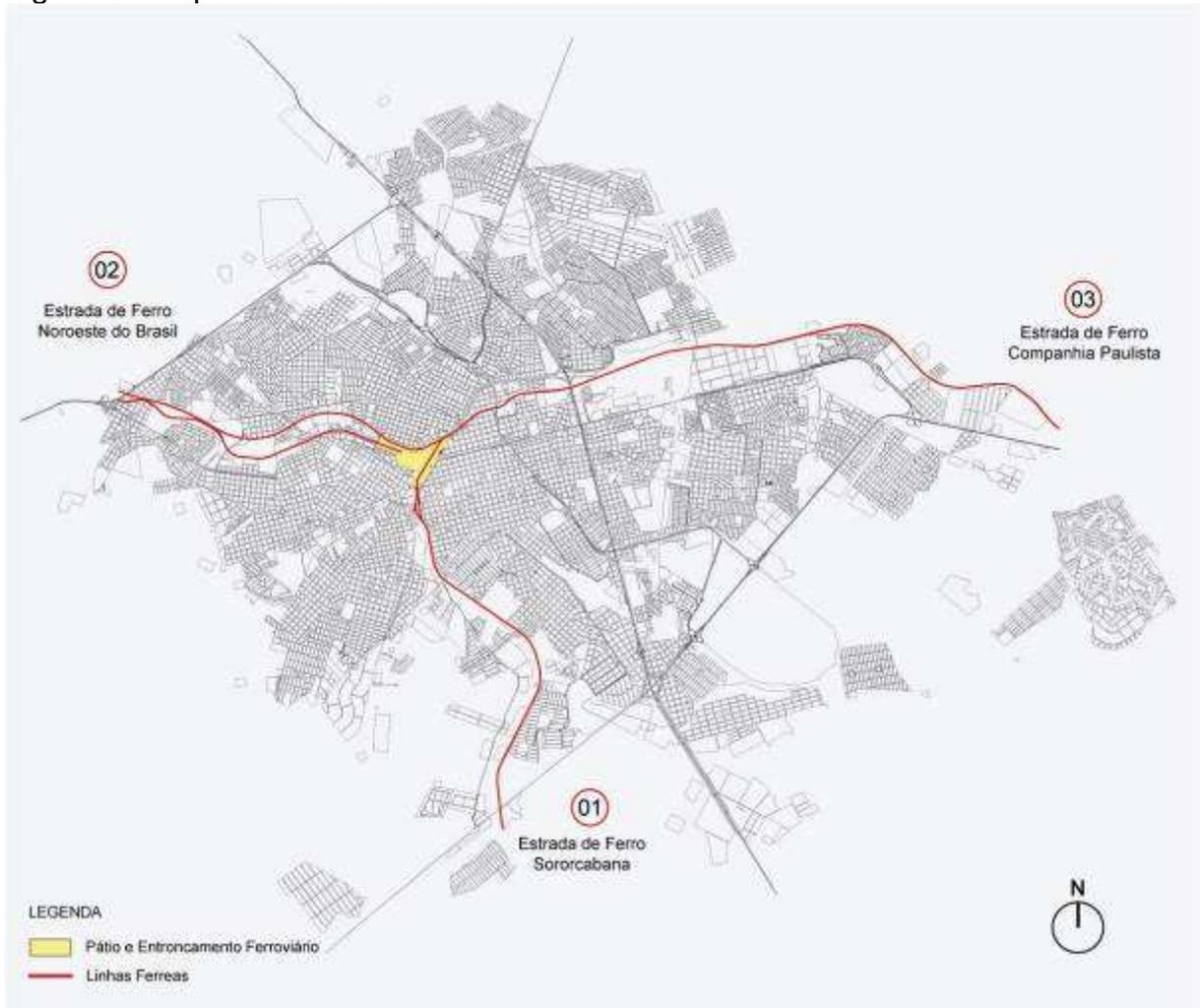


Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

Nos primeiros anos de atuação, a CEFNOB não apresentava os resultados esperados, decorrente de diversos fatores como problemas administrativos e de infraestruturas. Desta forma, ocasionando na encampação da Companhia em 1917, que passa a ser denominada Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) com sua sede no município de Bauru (VAN HAM, 2011. p.19).

A ferrovia seguia para uma nova etapa de reestruturação, que abrigaria diversos investimentos públicos de grande importância para as novas mudanças. Em 1919 as obras das Oficinas Gerais são iniciadas, localizadas à esquerda da ferrovia e a oeste da cidade, em uma área de 35.150 metros quadrados, que expande o pátio ferroviário. O complexo é inaugurado em 12 de outubro de 1921, tendo a participação de representantes políticos, empresários e jornalistas do Estado de São Paulo na época (VAN HAM, 2011. p. 23 a 26).

Figura 6 - Mapa do entroncamento ferroviário



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

3.3 PRIVATIZAÇÃO E DESATIVAÇÃO

Por volta dos anos 50 iniciaram-se as instalações de empresas automobilísticas no país; os automóveis tornaram-se símbolos da modernidade, do progresso e do desenvolvimento (LOSNAK, 2004. p. 125). Assim como já era discutido por Avallone em Bauru na mesma época, de que deveria ocorrer a industrialização como parte de uma etapa necessária para a cidade em relação ao progresso local e ampliação de empregos (LOSNAK, 2004. p. 116). Logo o rodoviarismo se torna um forte progresso e concorrente para a malha ferroviária brasileira, ocasionando na criação da RFFSA.

Criada em 16 de março de 1957 pela Lei 3.115 a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) pelo então presidente da república Juscelino Kubistchek, era caracterizada como uma empresa de economia mista, onde consolidaria mais de 18 ferrovias regionais por meio da administração indireta do Governo Federal vinculada ao Ministério dos Transportes (REFER, 2014).

Assumindo o controle da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, a RFFSA começa a implementar mudanças, como em 1958 a troca para locomotivas a diesel, o aumento no transporte de gado e de cargas e na redução dos trabalhadores. As oficinas chegaram a abrigar mais de 1150 funcionários no auge do funcionamento, porém, a mudança também afetaria na redução no número de trabalhadores decorrente das novas políticas de promoções de aposentadoria e de não renovação dos quadros de funcionários (VAN HAM, 2011. p. 69).

Em 1992 a RFFSA passa a ser incluída ao Programa Nacional de Desestatização por meio do decreto 473, que orientava a transferência da mesma para o setor privado mediante a licitação da concessão de serviços de transporte ferroviário de cargas, assumindo todos os bens operacionais e na preservação da RFFSA por meio do compromisso de administração patrimonial e financeira (VENTURINI, 2005 apud VAN HAM, 2011. p. 69).

Em 1996 a empresa Noel Group ganha o processo de licitação, assumindo as linhas da RFFSA e herdando toda a infraestrutura industrial da Noroeste, criando a Ferrovia Noroeste S.A., porém a nova mudança apresentava uma diminuição nos números de funcionários e diversas locomotivas quebradas que não teriam mais manutenção. No mesmo ano o complexo ferroviário da Noroeste do Brasil começa a ser desativado, englobando partes das Oficinas Gerais, a estação ferroviária de

Bauru, assim como no abandono das locomotivas, carros e vagões (VAN HAM, 2011. p. 70 e71).

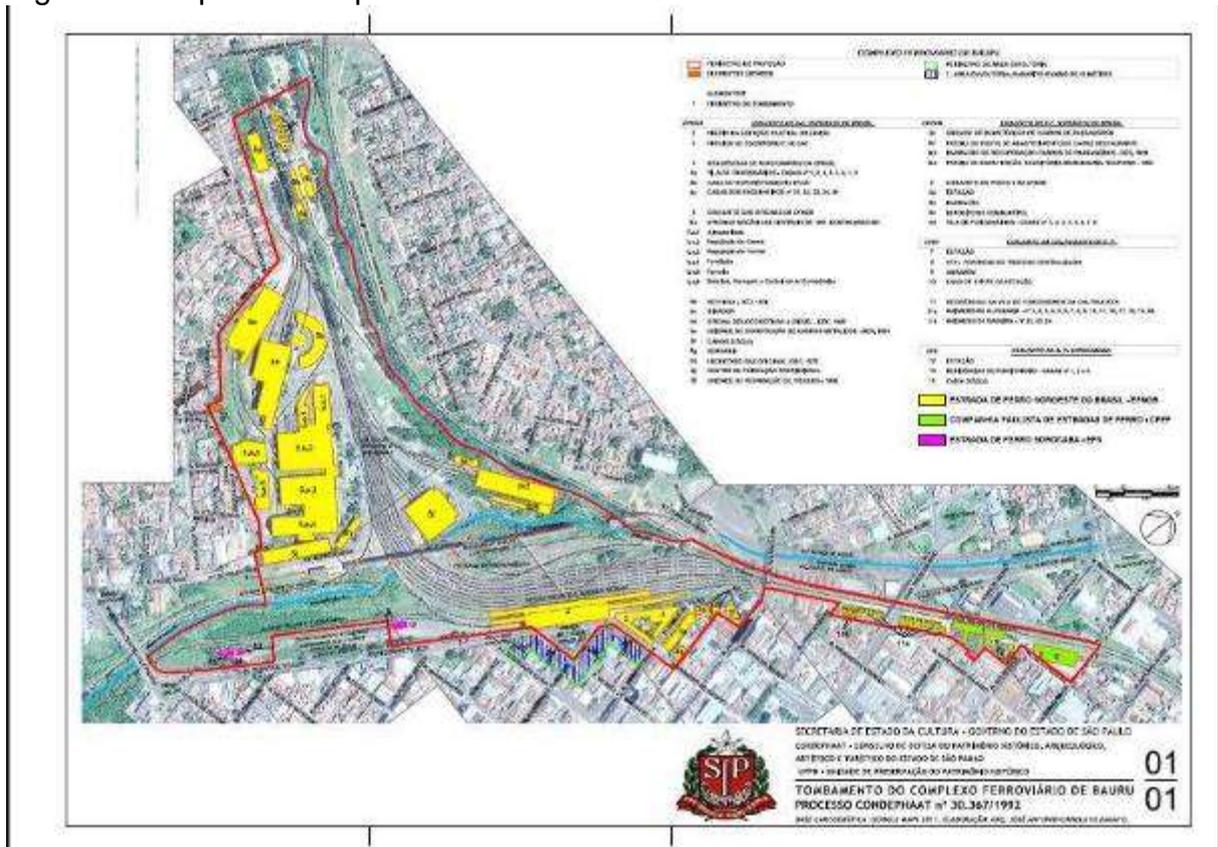
Somente em 2006 a Ferrovia Noroeste S.A. é comprada pela maior operadora logística de base ferroviária do continente, a América Latina Logística (ALL), assumindo a concessão do transporte e o arrendamento do patrimônio da Noroeste. Entretanto, a maior parte do patrimônio industrial ficou em abandono e desuso. Em 2012 foi oficialmente desativado todo o complexo de material rodante existente em Bauru e com ele o complexo das antigas Oficinas Gerias (VAN HAM, 2011. p. 72).

3.4 TOMBAMENTO

Em 22 de março de 2018 por meio da Resolução SC-22 o complexo ferroviário de Bauru foi tombado pelo Órgão de Defesa do Patrimônio do Estado de São Paulo o CONDEPHAAT, manifestando como o maior exemplo existente de entroncamento ferroviário da América do Sul pelo encontro de três ferrovias, sendo elas, a Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) e a Companhia Paulista de Estrada de Ferro em um único ponto no interior Paulista e brasileiro (CONDEPHAAT, 2018).

No atual momento, o complexo ferroviário encontra-se sobre a direção da empresa RUMO Logística, que atua setor ferroviário, mantendo poucos galpões em funcionamento ou já com outra atividade, entretanto em sua maior parte encontra-se em estado de abandono e degradação, principalmente as Oficinas Gerias, a região possui uma rica paisagem com fragmentos históricos que remontam a base do funcionamento de uma linha ferroviária, assim como no desenvolvimento urbano de Bauru com as vilas operarias ao fundo, Vila Falcão e Bela Vista as margens do pátio.

Figura 7 - Mapa do Complexo Ferroviário de Bauru Tombado



Fonte: CONDEPHAAT, (2016) apud BIERNATH e CONSTANTINO, (2016).

3.5 ASCENSÃO DO ESPAÇO URBANO

Pelegrina e Zanlochi (1991) ressaltam como “O maior entroncamento ferroviário da América Latina, garantiu a Bauru um rápido crescimento e o status de uma cidade altamente privilegiada por se localizar nessa rica região do Estado” (PELEGRINA E ZANLOCHI, 1991. p. 15). Esta rápida transformação, anos mais tarde, é assimilada como um surgimento de uma “capital do interior”, por meio da temática no deslocamento da cidade sair do “pioneirismo” e se destacar no “gigantismo” na sua predominância regional (LOSNAK, 2004. p. 63).

Outro fator relevante, influenciado pelas linhas férreas, está atrelado ao grande aumento de habitantes na cidade ao decorrer dos anos, como demonstrado na figura 8. Assim como afirmado por Losnak (2004. p. 63 e 64), a grande movimentação de passageiros nas estações ferroviárias, no transbordo de mercadorias, atrelados a fortificação da vida noturna da sociedade bauruense, especificamente da elite, nos respectivos estabelecimentos, como cinema, bares,

clubes, impulsionaram um movimento financeiro na região e ao ufanismo do super direcionamento da cidade.

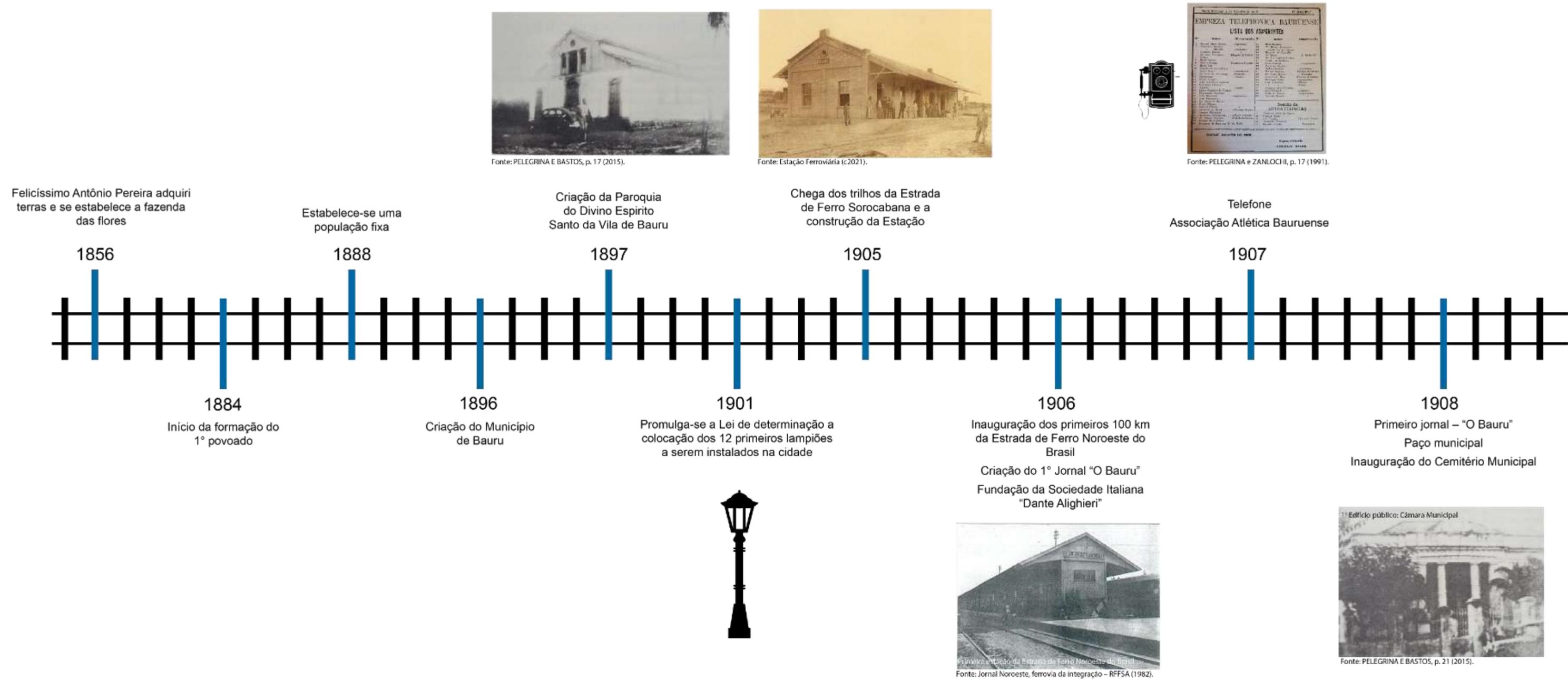
Figura 8 - Tabela de números de habitantes de 1889 até 1922.

ANO	NÚMERO DE HABITANTES
1886	5.569
1890	6.268
1900	7.815
1907	19.000
1912	24.633
1916	15.761
1920	20.286
1922	35.000**

Fonte:¹ Anuário Demográfico – Vol. III. São Paulo, Typographia Brtazil de Rothschild & Cia. 1926. p. 1023.

¹ Disponível em: PELEGRINA, Gabriel Ruiz; ZANLOCHI, Terezinha Santarosa. **Ferrovias e urbanização: o caso de Bauru**. Bauru: Universidade do Sagrado Coração, 1991. 10 p. 10 v.

Figura 9 – Linha do Tempo



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

Fonte:



Jornal "O Tempo"

1909

Criação da Comarca de Bauru

1911



Fonte: Blog Itinerários do Imaginário (c2021).

Primeiro grupo escolar "Rodrigues de Abreu"
Greve dos trabalhadores da Noroeste
Criação da Cadeia e posteriormente de um prédio próprio

1913



Fonte: PELEGRINA e ZANLOCHI, p. 25 (1991).

Construção da Nova Matriz do Divino Espírito Santo
Jornal "O Município"

1915

1910
Chegada dos trilhos da estrada de ferro Paulista e a construção da estação
Instalação de Serviço de Água e Esgoto
Banco de Custeio Rural
Jornal "A cidade de Bauru"



1912
Luz Elétrica
Instalação da Santa Casa Misericórdia (1º pavilhão)

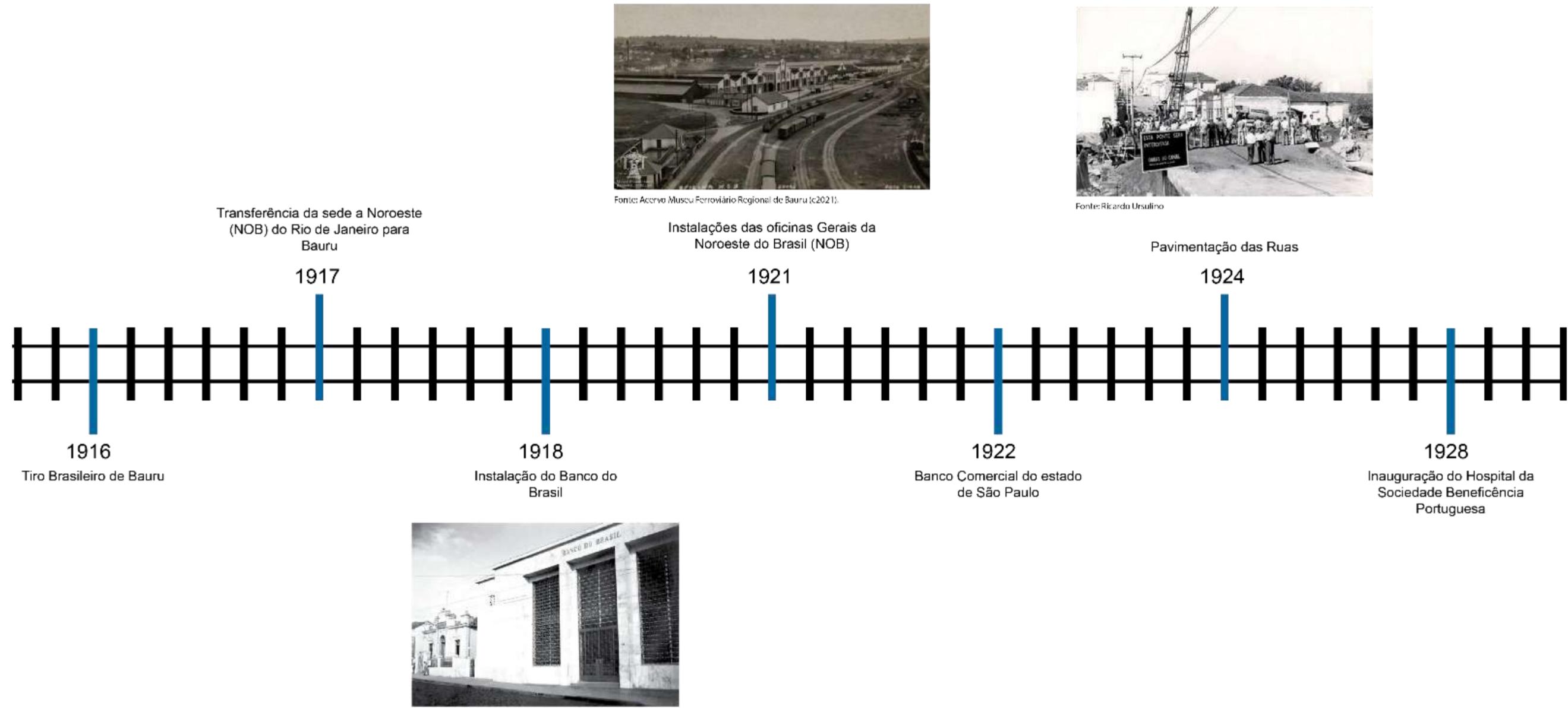


Fonte: PELEGRINA e ZANLOCHI, p. 36 (1991).

1914
Fundação da Sociedade Beneficência Portuguesa



Fonte: PELEGRINA e ZANLOCHI, p. 35 (1991).



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).



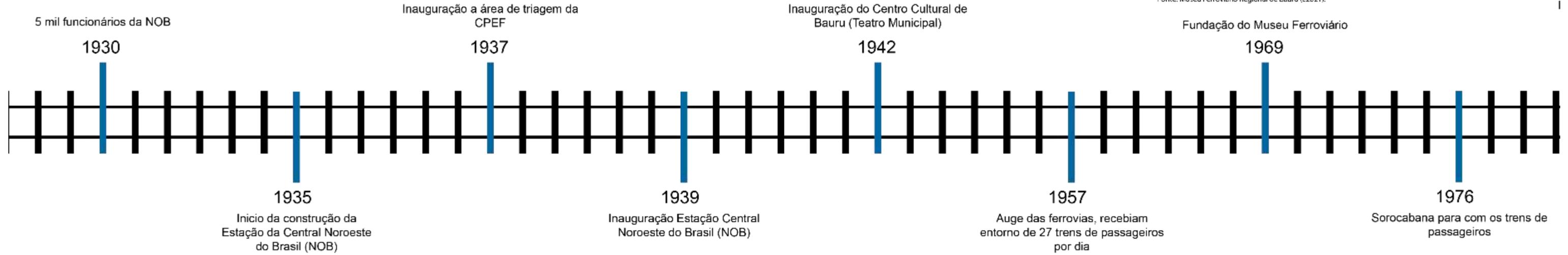
Fonte: JC.DIGITAL (2017).



Fonte: Museu Ferroviário Regional de Bauru (c2021).



Fonte: Si



Fonte: Estações Ferroviárias (c2021).



Fonte: Estações Ferroviárias (c2021).



Fonte: FACEBOOK, A Bauru Que Não Vivi (2019).

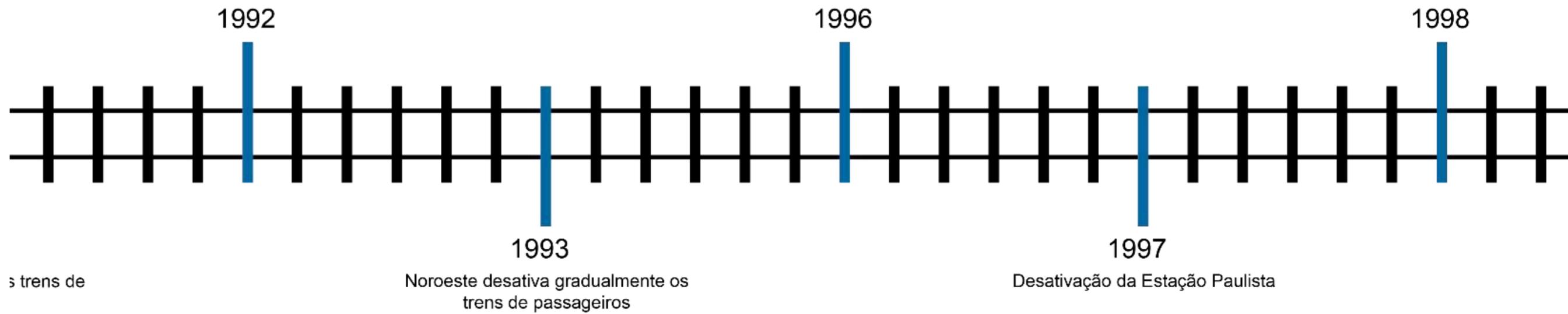


Fonte: Social Bauru (2015).

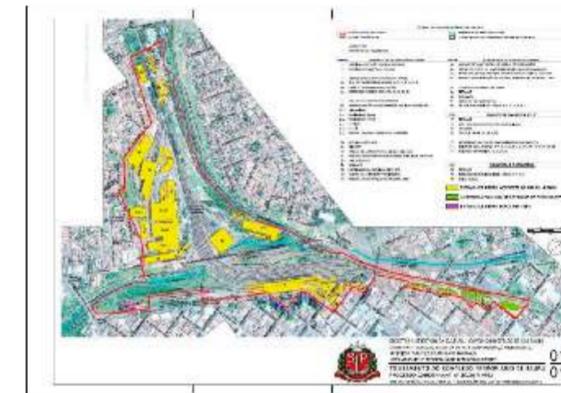
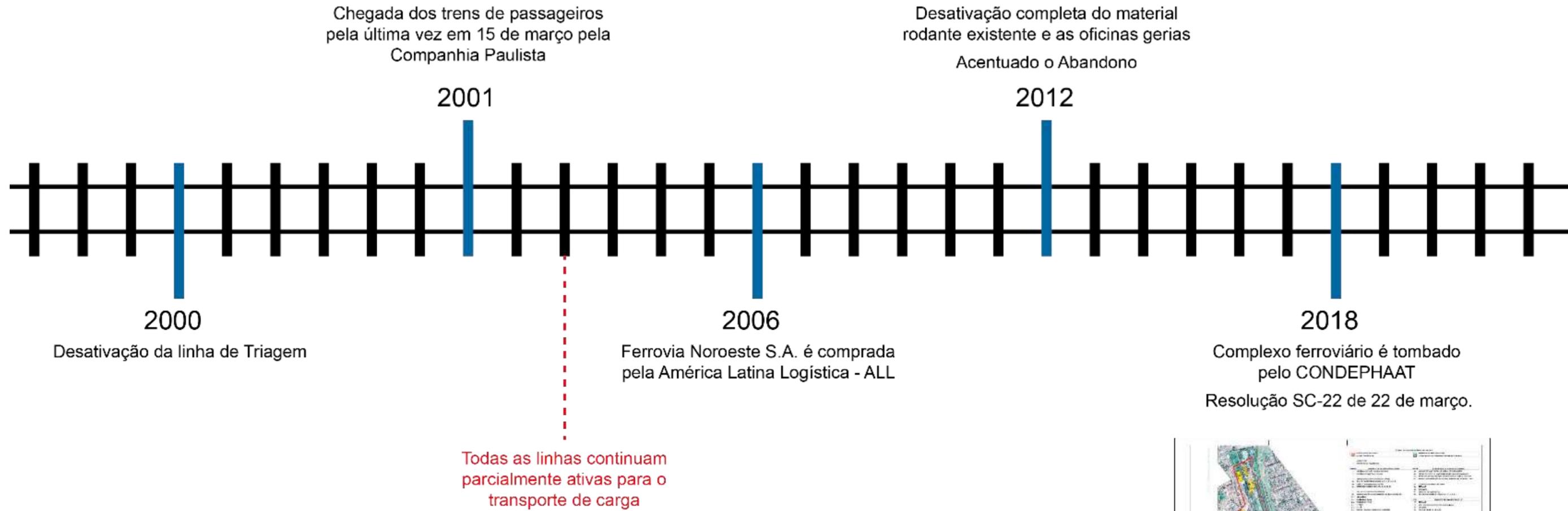
Início da Construção do calçadão da Batista de Carvalho

Ultimo trem de passageiros da NOB

Malha ferroviária concedida a iniciativa privada



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).



Fonte: : CONDEPHAAT (2016).

4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

4.1 PRECARIZAÇÃO DO CENTRO HISTORICO DE BAURU

O desenvolvimento e o surgimento de uma cidade estão sempre atrelados ao seu centro histórico, e a cidade de Bauru também tem no núcleo urbano inicial o seu maior referencial e desenvolvedor urbano, sobretudo a partir da implantação dos trilhos das três ferrovias já mencionadas. Em virtude disto, este espaço urbano foi marcado por diferentes construções, de estilos e épocas distintas que acumulam em suas características o decorrer da história de Bauru e de sua arquitetura. Entretanto, atualmente boa parte desses testemunhos estão em estado de abandono e degradação, como a grande e imponente Estação Central da Noroeste, a representação de um importante símbolo de Bauru.

Projetada em 1935 e inaugurada em 1939, em substituição à pequena estação Noroeste em madeira, a nova estação em alvenaria de aproximadamente 10.597 m² de área construída, se configurava como uma grande estrutura física e moderna para o seu período, acomodando os escritórios administrativos e o desembarque das três ferrovias CODEPAC (c2021). Um edifício que recebia mais de 20 trens diários, atualmente, após a sua desativação e seu tombamento em 1999, encontra-se sem nenhuma utilização, degradado, abandonado por parte dos responsáveis e da sociedade bauruense, estado que terminou por resultar no comprometimento das estruturas e na sua recente interdição, como demonstrado nos anexos B e C.

Figura 10 - Estação Central Noroeste em 1950



Fonte: Estações Ferr5oviarias (c2021).

Figura 11 - Estação Central Noroeste atualmente



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

Outra construção representativa da cidade é o Hotel Cariani, fundado inicialmente como O Hotel dos Viajantes por Caetano Cariani, imigrante italiano. Abriu as suas portas em 1907, como umas das principais alternativas de hospedagem e moradia para os técnicos da Noroeste bom como para viajantes com demanda de moradia provisória, sendo o terceiro mais antigo da cidade. Sua arquitetura eclética e sua localização nobre tornou o hotel um dos mais frequentados entre as décadas de 1920 e 1930, tendo recebido figuras importantes e acomodado grandes eventos, banquetes e sarais (SOUZA, 2014 p. 61 e 62).

De acordo com Souza (2014 p. 63),” A preservação das hospedagens pelo patrimônio histórico se devia à sua importância na consolidação da ocupação (...) do município, também, sua ligação umbilical com as ferrovias...”, por meio do decreto 9.306 de 22 de outubro de 2002, a fachada do Cariani é oficialmente tombada, salientando que qualquer mudança interna deveria ser comunicada ao órgão de preservação. No presente momento o edifício resiste à degradação que vem sofrendo há décadas, sem uma expectativa de revitalização.

Figura 12 - Hotel Cariani na década de 1920 a 1950



Fonte: Museu Histórico de Bauru *apud* SOUZA (2014, p. 62).

Figura 13 - Hotel Cariani atualmente



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

O Hotel Estoril, também é um excelente exemplar de patrimônio histórico; construído em 1912, oferecia moradias temporárias a migrantes de outras cidades que estavam em busca de uma vida melhor. Com aproximadamente 236,25 m² de construção, suas fachadas e esquadrias foram tombadas em 20 de outubro de 2003 como representação da história de Bauru. Contudo, como todos os outros edifícios, permanecem sem uma nova função ou proposta de revitalização, sofrendo com a má preservação e descuido, estando atualmente sob risco de desabamento, como no presente anexo D a sociedade.

Figura 14 - Hotel Estoril atualmente



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

O Centro histórico de Bauru é um acúmulo de fragmentos históricos das variadas décadas de sua história que contam a história da cidade, assim como dos estilos arquitetônicos que marcaram as épocas. Grande parte dessas importantes edificações estão descartadas, apesar de configurarem a área mais significativa do perímetro urbano e sofrem as consequências do descaso das entidades municipais e dos cidadãos, muitas vezes até que o estado de ruína conduza ao desabamento. Talvez como política real do abandono que dá lugar à especulação imobiliária e à reconstrução em veste “moderna”.

Figura 15 - Hotel Milanese atualmente



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

Figura 16 - Fachadas históricas da Av. Rodrigues Alves



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

4.2 RECUPERAÇÃO E REOCUPAÇÃO CENTRO HISTÓRICO

A retomada de consciência das funções simbólicas dos espaços urbanos, por meio da preservação da memória local ou afetiva, é evidenciada na conservação da cidade de modo geral e mais especificamente nas propostas de revitalizações de áreas urbanas centrais, ou núcleos históricos como são conhecidos. Acontece a partir do ano 1970, com a implementação do método de Conservação Integrada abordado por urbanistas através da experiência da reabilitação do centro histórico de Bolonha na Itália (DE JESUS, 2008, p. 128).

A conservação integrada urbana se refere a uma estrutura de planejamento e de ações de gestão numa área existente com a finalidade de garantir o desenvolvimento sustentável mediante a manutenção das características significativas das estruturas físicas e sociais do assentamento e do seu território e sua integração com novos e compatíveis usos e funções (ZANCHETI & JOKILEHTO, 1995 *apud* FREIRE E VANANCIO, 2008, p. 03).

Conforme Freire e Vanancio (2008) a definição de renovar os bairros deteriorados demonstrou-se um acerto na proposta do desenho urbano que assegurou a recuperação do ambiente construído ao invés de permitir a expansão diversificada do conjunto urbano, e viabilizou a integração do propósito de conservação do centro histórico com os novos usos contemporâneos. Outro resultado inesperado foi expansão do setor terciário e da universidade na década de 1980 e 1990 em relação ao setor do turismo cultural. Isto ocasionou um aumento no valor dos imóveis, e até mesmo a troca do seu uso como moradias estudantis e de professores, livrarias, bares, restaurantes, entre outros tipos de serviço e comércio. Desta maneira a gentrificação se estendeu sobre a área recuperada do centro histórico (FREIRE E VANANCIO, 2008, p.06).

A conservação integrada passou a ser utilizada então por outras cidades Italianas e espanholas, seguindo seus princípios de orientação pela Declaração de Amsterdã de 1975, sendo eles:

O patrimônio arquitetônico contribui para a tomada de consciência da comunhão entre história e destino;
 O patrimônio arquitetônico é composto de todos os edifícios e conjuntos urbanos que apresentem interesse histórico ou cultural. Nesse sentido, extrapola as edificações e conjuntos exemplares e monumentais para abarcar qualquer parte da cidade, inclusive a moderna;
 O patrimônio é riqueza social; portanto, sua manutenção deve ser da responsabilidade coletiva;

A conservação do patrimônio deve ser considerada como o objetivo principal da planificação urbana e territorial;

As municipalidades são as principais instituições responsáveis pela conservação; portanto, devem trabalhar de forma cooperada.

A recuperação de áreas urbanas degradadas deve ser realizada sem modificações substanciais da composição social dos residentes nas áreas reabilitadas;

A conservação integrada deve ser calcada em medidas legislativas e administrativas eficazes;

A conservação integrada deve ser apoiada por sistemas de fundos públicos que apoiem as iniciativas das administrações locais.

A conservação do patrimônio construído deve ser assunto dos programas de educação, especialmente dos jovens;

Deve ser estimulada a participação de organizações privadas nas tarefas da conservação integrada,

Dever ser encorajada a construção de novas obras arquitetônicas de alta qualidade, pois elas serão o patrimônio de hoje para o futuro (AMSTERDÁ, 1975 *apud* DE JESUS, 2008, p. 129).

A ECO-92 traz consigo questões ambientais e sociais que se associam a conservação integrada. Cada país participante, através da Agenda 21 elaborou um plano de ação, o Brasil foca na consciência ambiental e redige um documento com características de que o desenvolvimento econômico não pode ser apartado do desenvolvimento social e ambiental. com foco na conservação integrada o Brasil cria em 2003 o Ministério das Cidades, oportunizando e garantindo o direito à cidade, oferecendo com isso diversos benefícios como espaços mais humanizados e direitos à moradia, entre outro (FREIRE E VANANCIO, 2008, p.04). Entretanto em 2019 o Ministério das Cidades faz uma fusão com o Ministério da Integração Nacional, tonando o atual Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) de acordo com a medida provisório nº 870 de 1º de janeiro.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a presente análise e reflexão sobre o as áreas centrais da cidade bem como sobre seu valor incalculável no âmbito da reconstrução da nossa história urbana, o aspecto que permanece mais fortemente impresso é o do grande descaso e incúria da administração pública e a desinformação e negligência da população com relação ao patrimônio ferroviário. A indiferença também se aplica às edificações históricas presentes no centro, igualmente partes viventes e testemunhas da chegada das três linhas férreas, Sorocaba, Noroeste e Paulista, no desenvolvimento urbano da cidade.

Considerando os grandes espaços em que se encontram as instalações férreas, é notório que demandam conservação, restauro, novos usos e novas funções, como peças da história do desenvolvimento urbano de Bauru a serem mantidas, utilizadas e tuteladas. Os resultados da pesquisa mostram que a inserção das ferrovias fragmentou e modificou o tecido central urbano, após as doações de terras. Entretanto, permitiu que o desenvolvimento urbano, econômico e social crescesse e evoluísse conforme a ascensão do entroncamento ferroviário, com novos estabelecimentos, moradias, soluções urbanísticas, desenvolvimento tecnológico e econômico na formação do patrimônio material e do seu conjunto de bens culturais.

Os dados levantados e as importantes visitas in loco tornam visível a influência que o centro histórico de Bauru vem sofrendo a partir da progressiva desativação do patrimônio ferroviário, grande estrutura articuladora do espaço urbano, signo do fluxo econômico passado, do desenvolvimento social e cultural da cidade. Mesmo os imóveis ou edifícios não tombados fazem parte destes fragmentos, possuem uma relevância histórica e também sofrem com a subutilização, a degradação, a alterações arquitetônicas inaceitáveis, todos fatores que conduzem a perdas irreversíveis da qualidade espacial, da memória e da história urbana.

A revitalização urbana através da reestruturação, da recuperação, do restauro, da aplicação de novos usos públicos nas áreas centrais históricas torna-se uma importante ferramenta de planejamento e de reinserção do stock construído e subutilizado na valorização da cidade. Combate os efeitos da periferização e do espraiamento urbano, permite de forma consciente a otimização e o aproveitamento

dos espaços vazios disponíveis, defende os princípios da sustentabilidade urbana, do equilíbrio ambiental, da recuperação da identidade histórica local e da manutenção da vitalidade urbana, possibilitando no aumento da qualidade da vida e da sociedade.

REFERÊNCIAS

ALVES, Alexandre Ferreira de Assumpção. O tombamento como instrumento de proteção ao patrimônio cultural. **Revista Brasileira Estudos Políticos**, v. 98, p. 65, 2008.

BARBOSA, Iahanna. **Bauru: Pelos Trilhos da História**. 2015. Disponível em: <<http://reporterunesp.jor.br/2015/08/05/bauru-pelos-trilhos-da-historia/>>. Acessado em: 05 de out de 2020.

BIERNATH, Karla Garcia. **A INSERÇÃO DA ENFENOB NA PAISAGEM DA CIDADE: Bauru e Campo Grande**. 2018. Acessado em: 13 de out de 2020.

_____. Karla Garcia. **VILAS FERROVIARIAS EM BAURU: A Essência de Uma Cidade**. 2010. Acessado em: 21 de out de 2020.

BIERNATH, Karla Garcia; CONSTANTINO, Norma Regina Truppel. ESPAÇOS LIVRES DA CEFNOB EM BAURU: configuração urbana e identidade do lugar. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, [S.L.], v. 4, n. 23, p. 96-112, 14 set. 2016. ANAP - Associação Amigos de Natureza de Alta Paulista. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.17271/2318847242320161310>>. Acessado em: 25 de jul de 2021.

BOITEUX, Paulo. **História das Ferrovias Brasileiras**. Letra Capital Editora LTDA, 2014. Acessado em: 10 de set de 2020.

BONDUKI, Nabil. **Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos**. Brasília, DF: Iphan/Programa Monumenta, 2010.

BRASIL. **Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007**. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivo da Lei nº 13.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providencias. Brasília, DF, 2007. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/norma/572635>>. Acessado em: 25 set de 2020.

CODEPAC, CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMONIO CULTURAL DE BAURU. **Estação Central Noroeste do Brasil**. c2021. Disponível em: <https://sites.bauru.sp.gov.br/codepac/bem_detalhes.aspx?id=17>. Acessado em: 10 jun de 2021.

CONSTANTINO, Norma Regina Truppel. **As Permanências na Paisagem: os fundos de vale em Bauru**. 2006. Acessado em: 27 de dez de 2020.

DE JESUS, Vinicius Lino Rodrigues. A revitalização de centros históricos a partir da implementação de equipamentos. **NÚMERO 24–ANO XIII–JUNHO 2008**, v. 18, n. 24, p. 119-139, 2008. Disponível em: <https://upis.br/biblioteca/pdf/revistas/revista_multipla/multipla24.pdf#page=119>. Acessado em: 05 jul. 2021.

FONTES, Maria Solange Gurgel de Castro; GHIRARDELLO, Nilson. **Olhares dobre Bauru**. Bauru, SP: Canal 6, 2008. 204 p.

FREIRE, Giovanna Garcêz; VENANCIO, Marluce W. de C. **Conservação Integrada: estudo sobre a participação popular no planejamento e na gestão urbana de São Luís**. 2008. Disponível em: <<https://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/083.pdf>>. Acessado em: 05 jul. 2021.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL**. 2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora Ltda., 2009. Acessado em: 29 abr. 2021.

GALEFFI, Lúgia Maria Larcher. Patrimônio edificado: um livro em forma de arquitetura. **Bahia. Projeto de Gestão Ambiental. IPAC**, 2007.

GHIRARDELLO, NILSO. **À Beira da Linha: Formações Urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: UNESP, 2002.

_____, Nilson. **A nova estação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em Bauru, símbolo arquitetônico e político de uma ferrovia estratégica**.

Patrimônio e Memória, Assis, SP, v. 16, n. 1, p. 114-141, jan./jun. 2020. Disponível em: <pem.assis.unesp.br>. Acessado em: 08 de jan de 2021.

INSTITUTO DE GEOGRAFIA E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO. **Centros históricos**. Lisboa.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Patrimônio Cultural**. 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>>. Acessado em: 30 abr. 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Patrimônio Ferroviário**. 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acessado em: 13 mai. 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Patrimônio Imaterial**. 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/234>>. Acessado em: 30 abr. 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Patrimônio Material**. 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/276>>. Acessado em: 30 abr. 2021.

KÜHL, Beatriz M. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. **Patrimônio. Revista Eletrônica do IPHAN**, São Paulo, n. 4, 2006. Disponível em: <<http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=165>>. Acessado em: 12 mai. 2021.

_____, Beatriz M. **Problemas teórico-metodológicos de preservação do Patrimônio Industrial**. Texto apresentado durante o Seminário de Pesquisa Patrimônio: um debate multidisciplinar, Maranhão, p. 11, maio 2010. Disponível em: <<https://silo.tips/download/problemas-teorico-metodologicos-de-preservacao-do-patrimonio-industrial>>. Acessado em 12 mai. 2021.

LOSNAK, Célio. **Polifonia Urbana: imagens e representações – Bauru 1950-1980**. Bauru: EDUSC, 2004.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio Industrial como tema de pesquisa. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE, 1., 2011, Florianópolis. **Anais eletrônicas** [...]. Santa Catarina: ANPUH-SC, 2011. Disponível em: <<http://eventos.udesc.br/ocs/index.php/STPII/stpi/paper/viewFile/313/234>>. Acessado em: 12 mai. 2021.

NAIROBI, 1976U. Carta de Nairobi 1976 - UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, 19ª Sessão - Nairobi, 1976. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nairobi%201976.pdf>>. Acessado em 16 mai. 2021.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz; ZANLOCHI, Terezinha Santarosa. **Ferrovias e urbanização: o caso de Bauru**. Bauru: Universidade do Sagrado Coração, 1991. 10 p. 10 v.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. 2013. 163 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Preservação do Patrimônio Cultural, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%2B%C2%BA%2B%C3%BAo%20Lucas%20Neves%20Prochnow.pdf>>. Acesso em: 13 mai. 2021.

RODRIGUES, A. R.; CAMARGO, M. J. de. O uso na preservação arquitetônica do patrimônio industrial da cidade de São Paulo. **Revista CPC**, [S. l.], n. 10, p. 140-165, 2010. DOI: 10.11606/issn.1980-4466.v0i10p140-165. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/15664>>. Acesso em: 12 mai. 2021.

SCHIAVON, Taís. **A CIDADE DE BAURU E A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL: Comparações internacionais e a busca pela valorização e**

requalificação do patrimônio ferroviário e industrial no Brasil. 2016. Acessado em: 21 de dez de 2020.

SEBASTIÃO, A. S. C. **Planejamento estratégico para o centro histórico de Torres Vedras.** Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade de Lisboa, Lisboa, p. 23 - 63, 2010. Disponível em: <<https://repositorio.ul.pt/handle/10451/3862>>. Acesso em: 16 mai. 2021.

SILVA, Ronaldo A. Rodrigues. **O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL BRASILEIRO: Reflexões à memória e história do século XX.** In: MIGLORINI, Jeanine Mafra. Sítios Históricos e Centros Urbanos. (Ed.) Atenas, Ponta Grossa, 2018 pp.119-134. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/340769898>. Acessado em: 21 de jan de 2021.

SOUZA, Jaderson da Silva. **CIDADE TOMBADA; a queda de braço em torno da preservação do patrimônio histórico em Bauru.** Bauru, 2014. Acessado em: 12 de jun de 2021.

VAN HAM, Felipe Alves. **A COMPANHIA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL E AS OFICINAS GERAIS DE BAURU.** Relatório Final (Iniciação Científica). Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2011. Acessado em: 23 de novembro de 2020.

ANEXO A



CARTA DE DISPENSA DE APRESENTAÇÃO AO CEP OU CEUA

À

COORDENADORIA DO PROGRAMA DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UNISAGRADO

Informo que não é necessária a submissão do projeto de pesquisa intitulado ASCENSÃO E DECADÊNCIA. A CRONOLOGIA DO ABANDONO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE BAURU COMO ESPELHO DO CENTRO HISTÓRICO, ao Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos (CEP) ou à Comissão de Ética no Uso de Animais (CEUA) devido à não se tratar de uma pesquisa com utilização de seres humanos ou animais, tendo como metodologia principal de trabalho o levantamento de dados técnicos e revisão de literatura teórica acerca do tema tratado.

ANEXO B



Defesa Civil aponta riscos estruturais no prédio centenário da Estação Ferroviária em Bauru

Segundo laudo, arcos de sustentação estão deformados e há risco do concreto cair. Prefeitura afirmou que vai realizar obras de manutenção no local.

Por G1 Bauru e Marília

19/02/2020 11h40 - Atualizado há um ano



Defesa Civil aponta riscos estruturais no prédio da Estação Ferroviária em Bauru — Foto: TV TEM/Reprodução

A Defesa Civil apontou riscos estruturais no prédio da antiga Estação Ferroviária de Bauru (SP), na área de embarque e desembarque. Segundo o laudo, os arcos de sustentação estão deformados e há risco do concreto cair.

De acordo com o coordenador da Defesa Civil, Rogério Gago, a Estação Ferroviária tem mais de 100 anos e, por isso, precisa de manutenção constante.

"Ela começa a ceder e deteriorar. É o que está acontecendo em alguns arcos, e outra situação agravante são justamente os vidros. A massa que segurava os vidros está ressecada e eles estão com possibilidade de queda, o que pode levar a risco pessoas que transitam por aqui", explica Rogério.



Defesa Civil aponta riscos estruturais no prédio da Estação Ferroviária em Bauru

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE

Encontre as principais notícias da Prefeitura de Ourinhos!

A prefeitura de Bauru informou que equipes da Sear foram até a estação na manhã desta quarta-feira (19) para fazer a limpeza do local. Segundo a prefeitura, assim que finalizados os trabalhos de limpeza, as obras terão início.

O pedido de vistoria do prédio foi feito pelo presidente da Câmara dos Vereadores no final do ano passado. Segundo o vereador José Roberto Segalla, a estrutura precisa de atenção dos órgãos públicos.

<https://g1.globo.com/sp/bauru-metria/noticia/2020/02/19/defesa-civil-aponta-riscos-estruturais-no-predio-centenario-da-estacao-ferroviaria-em-ba...> 2/9

"Precisamos fazer todo um trabalho de recuperação. Nós estamos oficiando ao prefeito para que tome as iniciativas, porque a Câmara não tem como agir nesse ponto, a não ser pedindo ao prefeito que faça a intervenção necessária nessa obra", comenta o vereador.



Segundo laudo, arcos de sustentação estão deformados e há risco do concreto cair — Foto: TV TEM/Reprodução

A Estação é palco de diversos projetos culturais, inclusive com crianças. Pelo risco de acidentes apontados pela Defesa Civil, o órgão recomenda a restrição de pessoas no local, além da reforma urgente.

De acordo com o secretário de Obras do município, Sidnei Rodrigues, a prefeitura não sabia da gravidade dos danos na estrutura, mas já existe um projeto contratado desde a administração anterior.

"A área não está interditada no momento, mas se houver a necessidade, isso será feito, até porque nós estamos trabalhando com todos os servidores e pessoas que acabam visitando o espaço", completa o secretário.

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE

ANEXO C

[Notícias](#) [Opinião](#) [Serviços](#) [Podcasts JC](#) [Cidade 360](#) [Clube de Vantagem](#)

JCNET
 .com.br

Busca
 Digite algo para pesquisar

Assine o JC

Geral

Estação chega ao limite e prédio é lacrado após intervenção do MP

Fechado há 6 meses, local foi lacrado nos últimos dias; reabertura depende de obras da prefeitura, que seguem sem previsão

por **Marcele Tonelli**
 11/07/2021 - 05h00

[f](#) [t](#) [in](#) [s](#) [+](#)

Ouvir: intervenção do MP 0:00



Molivito, A. Símbolo da história e do desenvolvimento de Bauru, o prédio da Estação Ferroviária da Noroeste do Brasil, na Praça Machado de Mello, (NOB) foi lacrado nos últimos dias. A medida é resultado de anos de descuido da estrutura histórica, o que culminou com um inquérito civil do Ministério Público Estadual (MP), a partir de 2019. Segundo o MP, ficaram constatadas nas investigações várias situações de risco para frequentadores, como a possível queda dos arcos da Gare (no pátio) e de pedaços do teto. Além disso, o prédio também não possui Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB). Diante da situação, a prefeitura assinou um Termo de Ajuste de Conduta (TAC) com o MP e se prontificou a desocupar o local, que foi fechado em dezembro de 2020. A lacração completa foi determinada pelo MP no fim de junho deste ano.

E não há previsão de reabertura. Isso porque, a reocupação está condicionada a uma reforma geral da Estação, que a prefeitura informa não ter previsão de quando realizará.

Construída em 1939, a Estação foi desativada no início do milênio, mas passou a ganhar vida novamente, após ser adquirida pelo município em 2009. De lá para cá, foram várias propostas de nova destinação ao complexo, mas nenhuma se concretizou.

<https://www.jcnet.com.br/noticias/geral/2021/07/11/07165887-estacao-chega-ao-limite-e-prédio-e-lacrado-apos-intervencao-do-mp.html>



Antes de ser fechado pela prefeitura, em dezembro de 2020, o prédio da Estação abrigava exposições e 23 projetos sociais e culturais, envolvendo dança, arte e música. Ao longo dos últimos anos, por exemplo, foi a sede da Casa do Hip Hop, dos ensaios da Banda e Orquestra Sinfônica, de jantares para pessoas em situação de vulnerabilidade, das associações de Tradições Afro Brasileira, Indígena, de Ferrromodelismo, Teatro e Carros Antigos, da Academia Bauruense de Letras (ABLetras). A ABLetras, inclusive, foi uma das que mais sofreu para deixar o local diante da determinação de desocupação, dado seu vasto acervo.

INQUÉRITO

Denúncias sobre as condições do prédio, em 2019, levaram o promotor de Urbanismo do MP, Henrique Varonez, a instaurar o inquérito para apurar a real condição estrutural da Estação, frequentada por dezenas de pessoas diariamente.



No laudo, finalizado ainda em 2020, o MP apurou que, além de não possuir AVCB, o local apresentava risco de queda dos arcos da Gare e de parte do teto. A marquise, embora não possua perigo de cair, segundo o promotor, também apresenta problemas e precisa de reforma urgente. Diante do exposto, a prefeitura assinou um TAC e se prontificou a desocupar totalmente o local para evitar ser alvo de ação civil pública.

Em agosto de 2020, um decreto permitiu que o município passasse a locar sedes

"Exigi um cronograma de desocupação e reforma, o que ainda não chegou até o MP, mas sabemos que a prefeitura já realizou a retirada das atividades do prédio e também de arquivos que eram utilizados para pesquisa pública. Restou apenas um arquivo morto lá, que não é usado para pesquisa e que o município diz não ter local para colocar. Foi proposta, então, a lacração de todo o prédio", pontua Varonez.



O MP aguarda, agora, informações sobre a reforma.

"Uma vez que não há mais risco para as pessoas, passa a ser de interesse da prefeitura solucionar o problema. Mas o local não pode ficar lacrado em definitivo. Essa situação provisória é aceita pelo MP apenas pela circunstância da pandemia", explica Varonez. "Eventuais danos que possam ocorrer ao prédio fechado poderão ser alvos, por exemplo, da promotoria do Meio Ambiente, que é responsável pelo dano ao patrimônio histórico", finaliza o promotor.

Em nota, a prefeitura diz que sua prioridade é com a reforma de escolas, não da Estação. "São 90 escolas que precisam de reforma, manutenção, materiais e até reformas de ordem estrutural mais profunda", aponta Maria Kobayashi, secretária de Educação.



<https://www.jornal.com.br/hobias/geral/2021/07/765887-eslacao-chega-ao-limite-o-predio-e-lacrado-apos-intervencao-do-mp.html>



Projetos não saíram do papel

A Estação da NOB consolidou Bauru como um importante entroncamento ferroviário paulista. Em 1959, recebia até 28 trens diários. Os últimos de passageiros partiram da Estação em 1996. No início do milênio, foi desativada.

Declarada de utilidade pública, em 2009, ela foi comprada pelo ex-prefeito Rodrigo Agostinho, por cerca de R\$ 6 milhões. A partir daí várias propostas foram cogitadas, como a transferência da sede da própria prefeitura para lá, depois da Câmara, da Saúde e da Educação, mas nada vingou. O projeto reforma do prédio, que pertence à Saúde e à Educação, existe desde 2010, mas também nunca foi concretizado.

Em agosto de 2020, o ex-prefeito Clodoaldo Gazzetta propôs transformar o prédio em uma Estação Educação, mas a iniciativa não saiu do papel. Em maio deste ano, a prefeita Suellen Rosim tentou recursos na ordem de R\$ 12 milhões com Ministério da Educação para a reforma completa do local, mas sem sucesso. A discussão atual tem se dado em torno de possíveis concessões para a esfera privada.

Sem sede

Diante da ordem de desocupação, a ABLetras foi uma das entidades que precisou correr contra o tempo para conseguir local para seu acervo, inclusive seu histórico plano de cauda. A academia chegou a pedir ajuda de empresários para acomodar mobiliários, entre outros, e o Centro Professorado Paulista ofereceu em sua sede, duas salas, o que gerou alívio. "Não é a primeira vez que perdemos uma sede. Esperamos que tudo se resolva. A academia preserva a história de Bauru, não podemos correr o risco de perder trechos da nossa história", comenta o presidente da ABLetras, Eron Verissimo Gimenes, destacando as ações sociais realizadas pela entidade, que completou 28 anos de existência na última quarta-feira (7).

ANEXO D

G1

BAURU E MARÍLIA

Vídeo mostra momento em que parte de prédio histórico desaba em Bauru

Desabamento aconteceu na manhã desta terça-feira (17) na quadra 2 da Rodrigues Alves; ninguém ficou ferido.

Por G1 Bauru e Marília

17/12/2019 20h18 · Atualizado há um ano



Prédio tombado é o local onde funcionava o Hotel Estoril, construído em 1912. — Foto: Arquivo pessoal

Câmeras de circuito de segurança de uma loja no centro de Bauru (SP) registraram o momento em que **parte da estrutura de um prédio construído há 107 anos e tombado como patrimônio histórico desabou** na manhã desta terça-feira (17). Ninguém ficou ferido.

Nas imagens, é possível ver o momento em que parte da estrutura cede e cai na calçada. A poeira se levante e por sorte nenhum pedestre passava pela calçada na hora do desabamento. *(Veja no vídeo abaixo)*



Câmera de segurança registra momento em que parte de prédio histórico desaba em Bauru

O Corpo de Bombeiros e a Defesa Civil foram acionados e a calçada, na altura da quadra 2 da avenida, ficou interditada por conta dos tijolos que ocuparam o local.

Segundo a Defesa Civil, a equipe já tinha notificado os responsáveis pelo prédio para que eles demolissem ou reformassem a estrutura.

O prédio tombado é o local onde funcionava o Hotel Estoril, construído em 1912 nas proximidades da Estação Ferroviária.

O hotel abarcava migrantes de outras cidades, que vinham de trem para a cidade em busca de uma vida melhor.

Segundo a Defesa Civil, a situação está controlada e providências deverão ser tomadas para a reforma ou demolição do prédio.



Parte de prédio tombado desaba em avenida de Bauru.

<https://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/2019/12/17/video-mostra-momento-em-que-parte-de-predio-historico-desaba-em-bauru.ghtml>

3/9

Em nota, a prefeitura disse que ninguém ficou ferido com o desabamento e que o prédio vai ficar interditado até que o proprietário atenda às orientações da Defesa Civil.

O órgão informou que o laudo a ser apresentado prevê que o prédio seja demolido ou que o proprietário realize obra para fortalecer a estrutura do prédio.

A prefeitura disse também que, antes de qualquer ação, o proprietário deverá submeter as alterações à análise do Codepac (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru), uma vez que a fachada, as portas, as esquadrias e as janelas do edifício são tombadas.

*Veja mais notícias da região no **G1 Bauru e Marília**.*

Bauru

Mais do **G1**