

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

**RISE AND DECAY OF THE RAILWAY HERITAGE:
THE SIGNS OF VITALITY OF BAURU'S HISTORICAL CENTER**

**EL AUJE Y LA DECADENCIA DEL PATRIMONIO FERROVIARIO:
LAS SEÑALES DE LA VITALIDAD DEL CENTRO HISTÓRICO DE BAURU**

SALVADEO, LUIZ O.

Arquiteto graduado pelo curso de arquitetura e urbanismo do Centro Universitário Sagrado Coração - UNISAGRADO
E-mail: luiz.salvadeo@hotmail.com

NAKASHIMA, LILIAN M.

Doutora pelo curso "Dottorato di Ricerca in Storia dell'Architettura e dell'Urbanistica" - Università IUAV di Venezia, Italia, Professora titular no curso de arquitetura e urbanismo do Centro Universitário Sagrado Coração - UNISAGRADO
E-mail: lilian.nakashima2020@gmail.com

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. O trabalho, por fim, analisa deficiências e potencialidades desses espaços, como pontos de referência e apoio a futuros projetos de requalificação urbana e paisagística, especialmente aos vazios localizados junto ao contorno do centro histórico. Os princípios e medidas de desenho urbano indicados visam contemplar não somente a revitalização da área como também a do próprio patrimônio ferroviário, com o intuito de preservar a importância, cultural, social e histórica destas estruturas como objetos de interesse privilegiados e signos da recuperação do espaço urbano, sobretudo em sua área central.

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 road transport, were processes that symbolized 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, the focus of gradual environmental degradation. Bearer of immense urban landscape potential, due to its historical, social, economic and cultural territorial value, it currently carries the status of Railway Heritage. This present research, in addition to studying these events, aims to produce 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 the successive retraction of the historic center of the city. It is supported, in this sense, in the consultation of diverse materials and means of information as a complement to the bibliographic survey, such as: master's and doctoral dissertations, conference and magazine annals, academic articles, photographic documents, digital media, field research, Railway Museum and consultation of the library collection of the Centro Universitário do

Sagrado Coração. Finally, the work aims to propose planning and landscaping alternatives for these spaces, especially those located around the historic center; urban design measures and attitudes that contemplate the revitalization of the area and of the railway heritage itself, with the aim of preserving the social, cultural and historiographic importance of these structures as objects of privileged interest and signs of the requalification of the urban space.

KEYWORDS: *keywords; railway heritage; historic centers; rise and decay; Bauru; urban regeneration.*

RESUMEN

La instalación de las estructuras ferroviarias de las empresas Sorocabana, Paulista y Noroeste do Brasil y la sucesiva obsolescencia de este sistema de transporte, sustituido por el transporte carretero, fueron procesos simbólicos tanto del auge como de la decadencia urbana del centro histórico de Bauru. El abandono de las actividades ferroviarias determinó la transformación de la estructura viva de los ferrocarriles en un enorme organismo infrutilizado, que descansa sobre el tejido urbano, foco de una paulatina degradación ambiental. Portador de un inmenso potencial paisajístico urbano, por su valor territorial histórico, social, económico y cultural, ostenta, en la actualidad, la condición de Patrimonio Ferroviario. La presente investigación, además del estudio de estos eventos, tiene como objetivo producir una escala cronológica de eventos, desde la instalación inicial hasta el abandono casi total de estas estructuras, así como las reflexiones de estos movimientos contradictorios sobre el gran desarrollo y la retracción sucesiva del centro histórico de la ciudad. Se apoya, en este sentido, en la consulta de diversos materiales y medios de información como complemento al levantamiento bibliográfico, tales como: disertaciones de maestría y doctorado, anales de congresos y revistas, artículos académicos, documentos fotográficos, medios digitales, investigaciones de campo, Museo del Ferrocarril y consulta del acervo de la biblioteca del Centro Universitário do Sagrado Coração. Finalmente, el trabajo pretende proponer alternativas de planificación y paisajismo para estos espacios, en especial los ubicados alrededor del centro histórico; medidas y actitudes de diseño urbano que contemplen la revitalización de la zona y del propio patrimonio ferroviario, con la intención de preservar la importancia social, cultural e historiográfica de estas estructuras como objetos de interés privilegiado y signos de recalificación del espacio urbano.

PALABRAS CLAVE: *patrimonio ferroviario; centros históricos; auge y decadencia; Bauru; revitalización urbana.*

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.

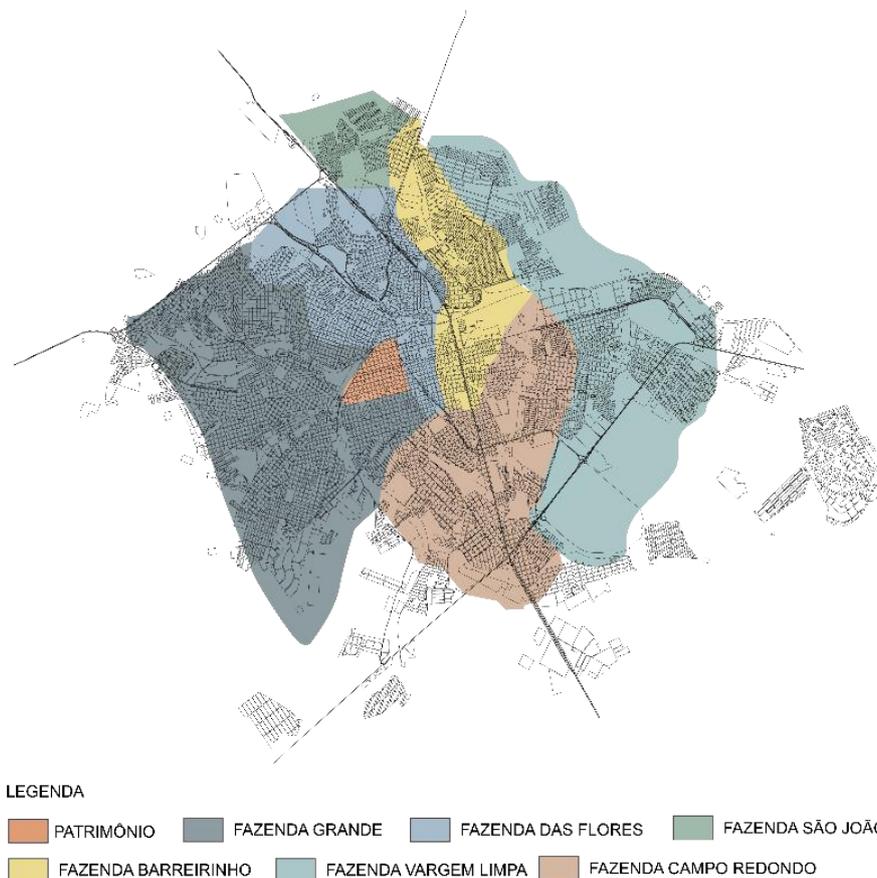
FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE BAURU

A malha urbana da cidade de Bauru se desenvolveu, inicialmente, às margens do rio homônimo e de seus afluentes; desta forma os limites e as extensões das grandes fazendas dos pioneiros demarcaram os primeiros parcelamentos de solo urbano bauruense (figura 1). Em virtude destes aspectos, os fazendeiros de maiores posses, na configuração de suas terras, encontraram a possibilidade de determinar os limites da cultura cafeeira em proximidade aos espigões, assim como da criação de gado nas áreas de fundo de vales (CONSTANTINO, 2006 p. 238 a 240).

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).

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



Fonte Elaborado pelo autor (2021) a partir de CONSTANTINO (2006).

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

Figura 2: Mapa de doações de terras.



Fonte: Elaborado pelo autor (2021) a partir de BIERNATH (2018).

As ferrovias

Após o declínio da cultura algodoeira, empresários da região de Sorocaba dão impulso à criação, em 1870, da Estrada de Ferro Sorocabana, visando, principalmente, o transporte de café. Somente em 1905 a estrada chega ao território bauruense, e para a sua instalação foram necessárias algumas modificações no traçado urbano, por meio de desapropriação e compra de terras nas áreas de margem do rio Bauru (figura3), um território de características alagadiças e poucos desníveis com um relevo de fundo de vale natural (BIERNATH, 2010. p.10).

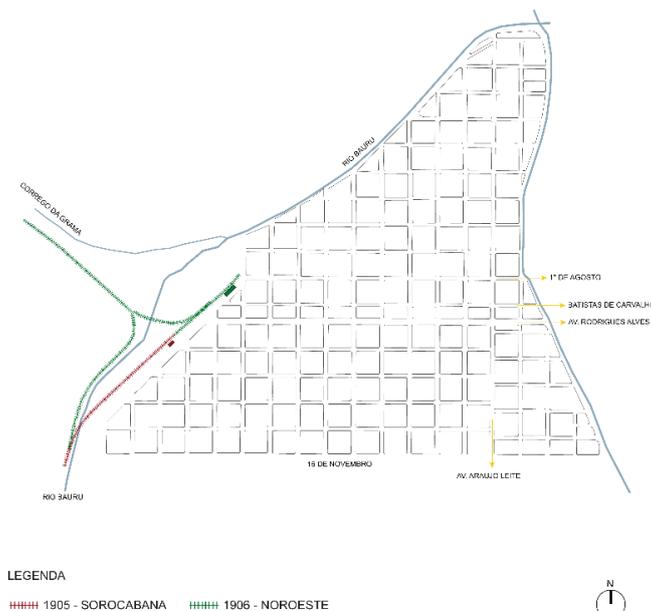
Figura 3: Mapa da chegada da Sorocabana.



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

A criação da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) ocorre em 1905, por iniciativa do Governo Federal no Rio de Janeiro. De modo geral sua finalidade principal era ligar os estados de São Paulo ao Mato Grosso, possibilitando o acesso às terras bolivianas (VAN HAM, 2011. p.14 e 15). Bauru foi escolhida como ponto de partida da nova estrada de ferro, cujas instalações foram previstas em proximidade à estação da Sorocabana (figura 4). Com o intuito de favorecer o modal de transporte ferroviário, se fez necessária a desapropriação de 83.537 metros quadrados de terras da Fábrica da Matriz do Espírito Santo, medida que visava o aproveitamento das terras planas da região para facilitar as instalações das linhas (GHIRARDELLO, 1992, p. 90 apud BIERNATH, 2010. p.11).

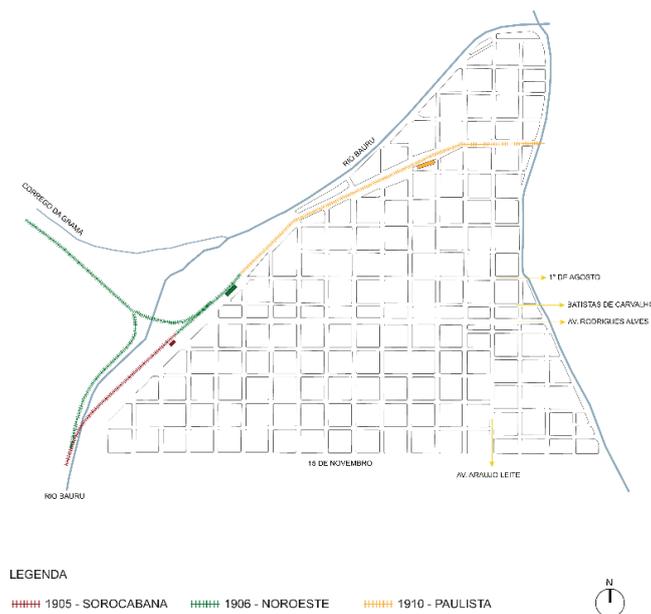
Figura 4: [Mapa da chegada da Noroeste.



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi criada em 1868 pelo presidente da província de São Paulo, Saldanha Marinho, constituindo-se como a primeira companhia brasileira de estradas de ferro. O principal propósito do novo modal era o de facilitar o escoamento da produção cafeeira para os portos brasileiros; seu trecho inicial foi implantado entre Jundiaí e Campinas em 1872 (BIERNATH, 2010. p.13).

Figura 5: Mapa da chegada da Companhia Paulista.



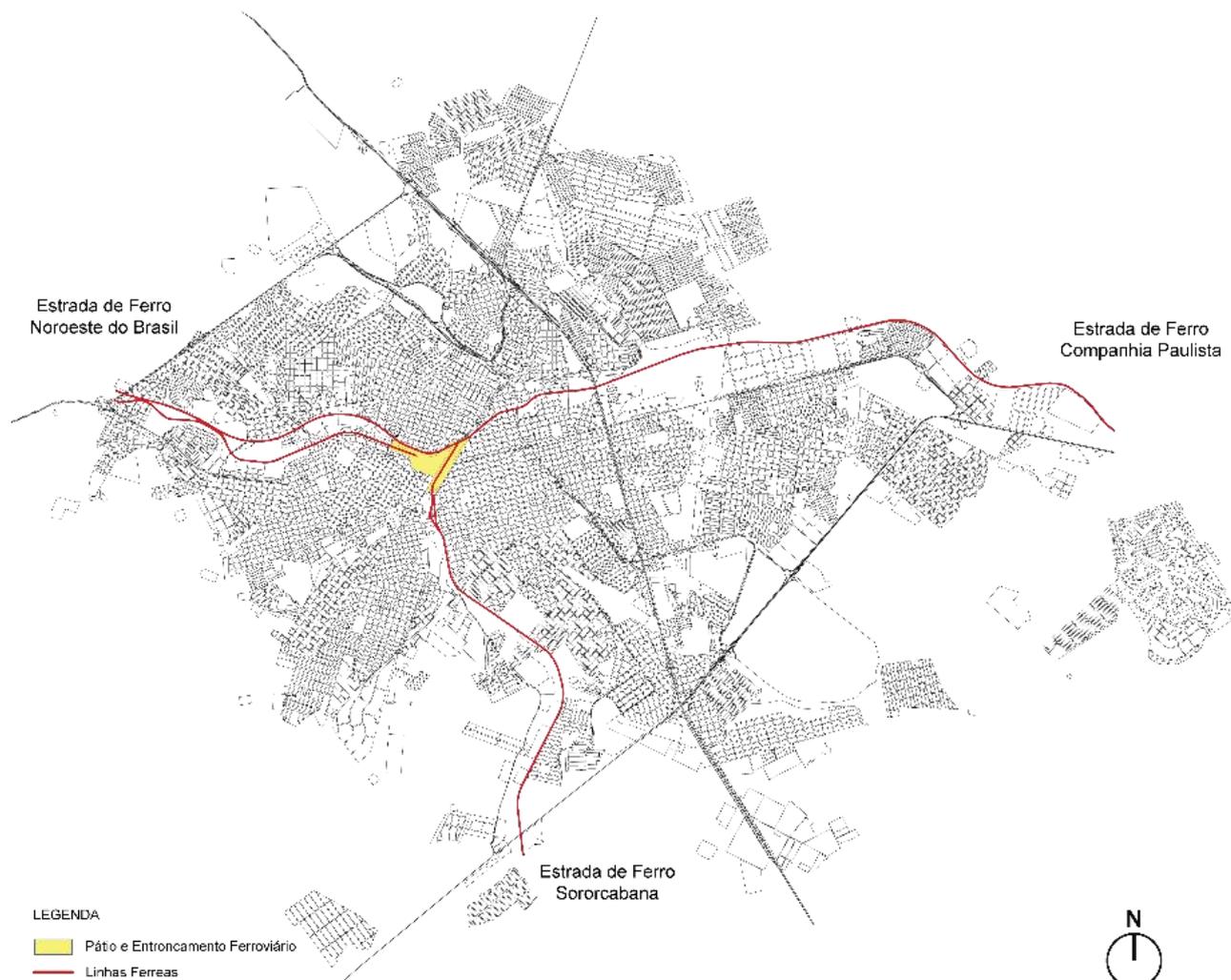
Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

Nos primeiros anos de atuação, a CEFNOB não alcançou os resultados esperados, por causa de diversos fatores como problemas administrativos e de infraestrutura. A situação ocasionou a encampação da Companhia, em 1917, que passou a ser denominada Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), cuja sede principal é deslocada para o município de Bauru (VAN HAM, 2011. p.19).

Bauru, em poucas décadas, havia já passado por um desenvolvimento urbano acelerado e um aumento significativo da população, após as instalações de duas ferrovias: além da já mencionada Sorocabana, em 18 de fevereiro de 1910 havia sido inaugurada a estação da Paulista (figura 5), atualmente correspondente à primeira quadra da Rua Agenor Meira. A implantação de seus trilhos demandou o fechamento de algumas ruas, o que posteriormente veio a reforçar a segregação territorial entre algumas áreas da cidade (BIERNATH, 2010. p.13).

A NOB, na época da encampação e mudança de sede, seguia para uma nova etapa de reestruturação, que comportou diversos investimentos públicos de grande alcance. Em 1919 as obras das Oficinas Gerais são iniciadas em Bauru; localizadas à esquerda da ferrovia e a oeste da cidade, ocuparam uma área de 35.150 metros quadrados, que expandiu o Pátio Ferroviário. O novo complexo de oficinas foi inaugurado em 12 de outubro de 1921, com a participação de representantes políticos, empresários e jornalistas do Estado de São Paulo (VAN HAM, 2011. p. 23 a 26). (figura 6).

Figura 6: Mapa do entroncamento ferroviário.



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

Privatização e desativação

Por volta dos anos 1950 do século XX as instalações de empresas automobilísticas ganharam força no país; os automóveis tornaram-se símbolos da modernidade, do progresso e do desenvolvimento (LOSNAK, 2004. p. 125). Na mesma época, o prefeito Nicola Avallone já discutia a necessidade de promover a industrialização de Bauru, como etapa necessária ao progresso local e ampliação de empregos na cidade (LOSNAK, 2004. p. 116).

O rodoviarismo se revela rapidamente aos governos federais, estaduais e municipais, como forte concorrente da estrutura ferroviária brasileira, dado ao menor custo de implantação territorial e maior velocidade de fluxo, entre outros. Esta condição de desfavor acabou por ocasionar a criação da RFFSA.

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

Ao assumir o controle da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, a RFFSA iniciou a implementação de mudanças como, por exemplo, a troca para locomotivas a diesel em 1958; o aumento gradual do transporte de gado e de cargas com relação ao transporte de passageiros, e sobretudo a redução dos trabalhadores. As oficinas que haviam abrigado mais de 1150 funcionários no auge do funcionamento, passaram por um rápido declínio de suas atividades. A mudança, além da redução do número de trabalhadores trouxe novas políticas de promoção de aposentadorias e bloqueou progressivamente a renovação do quadro de funcionários (VAN HAM, 2011. p. 69).

Em 1992 a RFFSA passa a ser incluída no Programa Nacional de Desestatização. O decreto 473 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 a preservação da RFFSA, por meio do compromisso de administração patrimonial e financeira (VENTURINI, 2005 apud VAN HAM, 2011. p. 69).

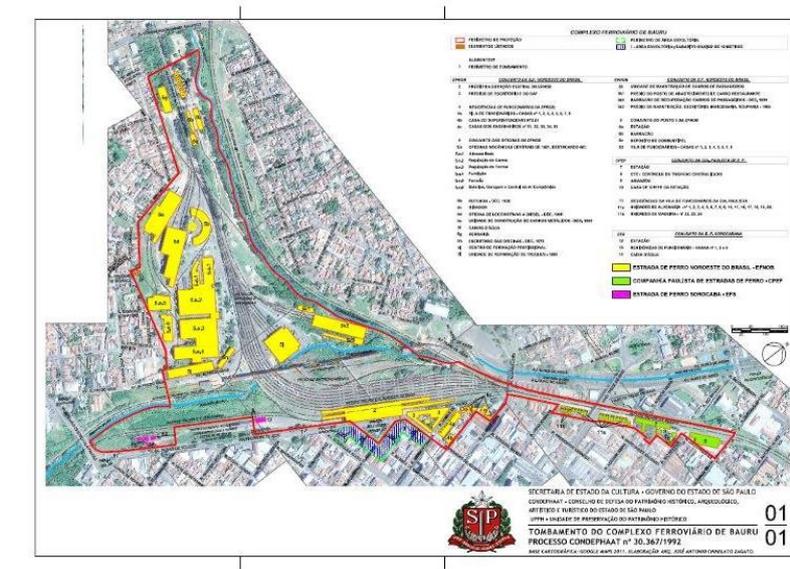
A empresa Noel Group ganhou o processo de licitação em 1996, assumindo as linhas da RFFSA e toda a infraestrutura industrial da Noroeste, convertendo-a em Ferrovia Noroeste S.A. A mudança significou uma nova redução no número de funcionários do Pátio Ferroviário, o que impossibilitou gradualmente a manutenção de sempre maiores quantidades de locomotivas, vagões e estruturas das antigas linhas bauruenses. No mesmo ano o complexo ferroviário da Noroeste do Brasil começa a ser desativado, medida que englobou, entre outros, parte das Oficinas Gerais e a estação ferroviária central de Bauru; desencadeou, por fim o abandono das locomotivas, carros e vagões esparsos no leito ferroviário da cidade (VAN HAM, 2011. p. 70 e71).

Em 2006 a Ferrovia Noroeste S.A. é comprada pela maior operadora logística de base ferroviária do continente, a América Latina Logística (ALL), que assumiu a concessão do transporte e o arrendamento do patrimônio da Noroeste. A parte mais significativa do patrimônio industrial da cidade, entretanto, permaneceu em estado de subutilização, desuso ou abandono. Em 2012, por fim, foi oficialmente desativado todo o complexo de material rodante existente em Bauru, juntamente ao complexo das antigas Oficinas Gerais (VAN HAM, 2011. p. 72).

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 Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT) (figura 7). É considerado pelo Conselho como o maior exemplo existente de entroncamento ferroviário da América do Sul, resultante da significativa intersecção de três companhias ferroviárias principais do estado: a Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) e a Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CONDEPHAAT, 2018).

Figura 7: Mapa do Complexo Ferroviário de Bauru Tombado.



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

O complexo ferroviário encontra-se atualmente sob direção da empresa RUMO Logística, que atua no setor ferroviário; a mesma mantém poucos galpões em funcionamento, em geral com outras atividades como, por exemplo, depósito de bens e mercadorias. Em sua maior parte, entretanto, os antigos edifícios versam em estado de abandono e degradação, principalmente na área das Oficinas Gerais. A região é marcada por uma rica paisagem, pontuada por fragmentos históricos que remontam à base do funcionamento das linhas ferroviárias, assim como do desenvolvimento urbano de Bauru, cercada pelos importantes e antigas vilas operárias da Bela Vista e da Vila Falcão às margens do pátio, e igualmente condenadas a um gradual estado de destruição.

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”. Esta rápida transformação, anos mais tarde, foi relida enquanto surgimento de uma “capital do interior”, numa temática de deslocamento da ideia de “pioneirismo” da cidade à ideia de “gigantismo” alimentada pela posterior e forte predominância regional (LOSNAK, 2004. p. 63).

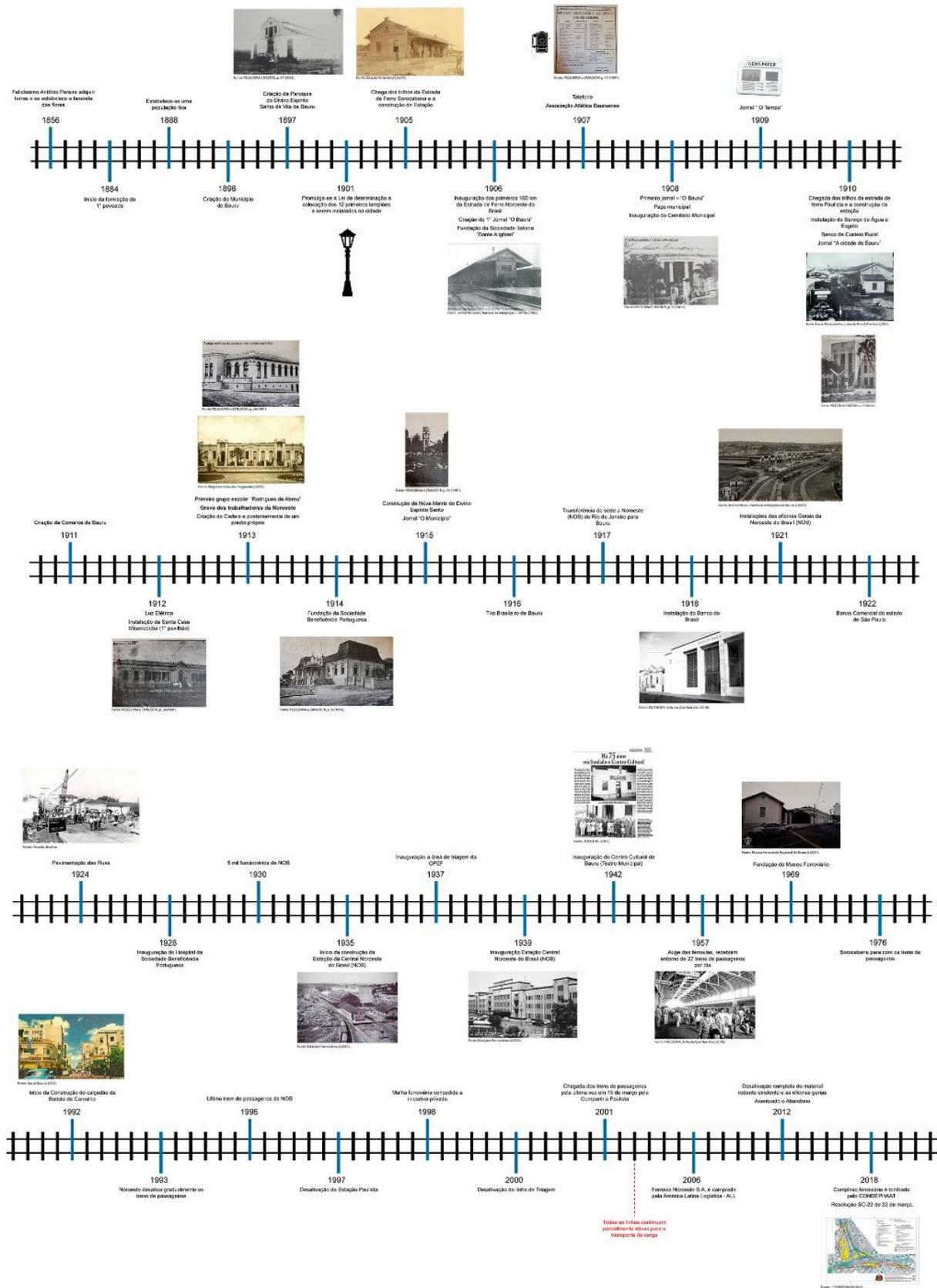
Outro fator relevante, determinado pela implantação das linhas férreas, foi o rápido aumento de habitantes na cidade, no decorrer das décadas, como demonstrado na figura 8. Como afirma Losnak (2004. p. 63 e 64), a grande movimentação de passageiros nas estações ferroviárias e o transbordo de mercadorias, atrelados ao implemento da vida noturna da sociedade bauruense, especificamente da elite, do crescimento de estabelecimentos, como cinemas, bares, clubes, impulsionaram o movimento financeiro da região e o “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: Anuário Demográfico, Vol. III. São Paulo, Typographia Brtazil de Rothschild & Cia. 1926. p. 1023.

Figura 9: Linha do Tempo



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

PRECARIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE BAURU

O surgimento e desenvolvimentos posteriores de uma cidade estão sempre atrelados e marcados pela posição e características físicas, espaciais e econômicas de seu centro histórico; não diferentemente, a cidade de Bauru também tem no núcleo histórico inicial o seu maior referencial urbano, um espaço fortemente marcado, condicionado e desenhado pela implantação dos trilhos das três ferrovias já mencionadas, em condição de paralelismo a importantes fundos de vale que possibilitaram a implantação inicial do povoado.

Em virtude do desenvolvimento econômico ferroviário inicial e das mudanças progressivas, este espaço urbano foi marcado por construções de estilos e épocas distintas que fortemente representam e contam a história de Bauru em seus desdobramentos. Parte considerável destes testemunhos, entre os quais sobretudo aqueles ligados à história ferroviária, se encontram em estado de degradação, subutilização e/ou abandono, fato bastante perceptível mesmo no Centro Histórico, através, entre tantos outros, da grande Estação Central da Noroeste, importante símbolo e signo da história e do presente de Bauru.

Projetada em 1935 e inaugurada em 1939, em substituição à pequena estação inicial, em madeira, a nova estação Noroeste em alvenaria, conta com aproximadamente 10.597 m² de área construída. Se configurava, na época, como uma grande estrutura física, moderna para o seu período (figura 10), capaz de acomodar o conjunto de escritórios administrativos e o desembarque das três ferrovias CODEPAC (c2021). O edifício, que recebia mais de 20 trens diários, movimentado constantemente por todos os usuários, funcionários, e pelo trânsito de mercadorias e bens, desde a sua desativação e tombamento em 1999, versa em um estado de completa inutilização. Esse longo abandono conduziu ao degrado de suas estruturas físicas, um espaço que permanece completamente ignorado, até o momento, pela administração pública e pela própria sociedade, alheios e incapazes ambos de avaliar e pleitear a sua conservação e utilização. Este estado de coisas resultou no inevitável comprometimento das estruturas e na recente interdição das raras atividades culturais ali promovidas (figura 10).

Figura 10: Estação Central Noroeste em 1950 e em 2021



Fonte Estações Ferroviárias (c2021).



Fonte Elaborado pelo autor (2021).

Fonte: Fotomontagem elaborado por Luiz (2021).

O Hotel Cariani (figura 11), é uma outra construção muito representativa da cidade e de sua história social e econômica; surge inicialmente em 1907, como O Hotel dos Viajantes, fundado por Caetano Cariani, imigrante italiano. Representou umas das principais alternativas de hospedagem e moradia para os técnicos da Noroeste, bem como para viajantes com demanda de moradia provisória, foi 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 saraus (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, como evidenciado na figura 11.

Figura 11 Hotel Cariani na década de 1920 a 1950 e em 2021



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

Fonte Elaborado pelo autor (2021).

Fonte: Fotomontagem elaborado por Luiz (2021).

O Hotel Estoril (figura 12), outro excelente exemplar de patrimônio histórico, foi construído em 1912, e oferecia moradias temporárias a migrantes de outras cidades. Com aproximadamente 236,25 m² de construção, teve suas fachadas e esquadrias 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 restauro e reuso; suas estruturas, marcadas pela má preservação e descuido, se encontram atualmente sob risco de desabamento.

Figura 12: Hotel Estoril atualmente.



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

O Centro histórico de Bauru reúne, desta forma, um acúmulo de fragmentos históricos de várias décadas que contam e rememoram a história da cidade, além de reconstruírem os estilos arquitetônicos que marcaram essas épocas (figuras 13 e 14). Grande parte dessas edificações estão em estado de descarte, apesar de configurarem a área mais significativa do perímetro urbano. Sofrem as consequências do descaso das entidades municipais e dos cidadãos, muitas vezes até que o estado de ruína conduza ao desabamento. Se chega a acreditar que essa “política do abandono” seja uma espécie de medida ou posição aparentemente neutra que possibilita, ao fim, os avanços da especulação imobiliária e da reconstrução e substituição de centro como espaço novo, disponível e a venda.

Figura 13: Hotel Milanese atualmente.



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

Figura 14: Fachadas históricas da Av. Rodrigues Alves



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

PRECARIZAÇÃ RECUPERAÇÃO E REOCUPAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO

A retomada de consciência das funções simbólicas dos espaços urbanos, por meio da preservação da memória local ou afetiva, é evidenciada, de forma geral, na preocupação e nos esforços de conservação das cidades largamente empreendidos na história recente da disciplina urbanística, e mais especificamente nas propostas de revitalização 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 Vanâncio (2008) a ideia de renovar os bairros deteriorados do centro de Bolonha, 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.

Um desenvolvimento inesperado para a cidade, entretanto, foi a expansão do setor terciário e da universidade nas décadas de 1980 e 1990, em relação ao setor do turismo cultural. Isto ocasionou um aumento no valor dos imóveis, e a conseqüente troca do seu uso habitacional destinado à população de baixa renda por 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 (AMSTERDÃ, 1975 apud DE JESUS, 2008, p. 129).

Rapidamente, porém, a metodologia estabelecida em Bolonha se converteu, em requalificações sucessivas levadas adiante nas cidades europeias e em todos os continentes, como base da política urbana neo-liberal, cuja finalidade visava, já e diretamente, a revalorização puramente econômica dos núcleos históricos, apoiada na especulação e na gentrificação destes espaços.

A Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (ECO-92) levantou questões ambientais e sociais associadas à conservação integrada. Cada país participante, através da Agenda 21, deveria elaborar um plano de ação. O Brasil apoiou sua estratégia na consciência ambiental e na premissa de que o desenvolvimento econômico "não pode ser apartado do desenvolvimento social e ambiental". Em 2003 foi criado o Ministério das Cidades, com a finalidade de oportunizar e garantir o direito à cidade, através da atuação de benefícios no âmbito urbano tais como a criação de espaços mais humanizados e o direito à moradia, entre outros (FREIRE E VANANCIO, 2008, p.04). Em 2019, no entanto, o Ministério das Cidades passa por uma fusão com o Ministério da Integração Nacional, convertendo-se no atual Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) de acordo com a medida provisória nº 870 de 1º de janeiro, cujas aplicações práticas não correspondem mais aos avanços praticados pelo órgão originário.

CONCLUSÃO

Sessão que encerra o artigo com conclusão ou, ao menos, considerações finais sobre o tema. Sessão que encerra o artigo com conclusão ou, ao menos, considerações finais sobre o tema. Sessão que encerra o artigo com conclusão ou, ao menos, considerações finais sobre o tema.

A análise e reflexão desta pesquisa sobre o desenvolvimento as áreas centrais de Bauru, bem como sobre seu grande valor no âmbito da reconstrução da história urbana da cidade, conduzem diretamente, através da reconstrução temporal do desenvolvimento e decadência do Centro Histórico, ao aspecto que permanece mais fortemente impresso deste longo processo: o descaso e incúria da administração pública quanto ao patrimônio histórico urbano. No mais, a desinformação e desvalorização proposital do mesmo conduz ao desinteresse e negligência da população, sobretudo com relação ao patrimônio ferroviário, considerado enquanto área derrelita e perigosa, fulcro de doenças e criminalidade a ser desmantelada e reaproveitada para outros fins. 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, e de seus desenvolvimentos posteriores.

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 os importantes estudos de campo 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 que fazem parte destes fragmentos possuem uma valência histórica e também sofrem com a subutilização, a degradação, e 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, viabilizando o incremento da qualidade da vida e da cultura da sociedade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BIERNATH, Karla Garcia. **A INSERÇÃO DA ENFENOB NA PAISAGEM DA CIDADE: Bauru e Campo Grande**. 2018. Acesso em: 13 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>>. Acesso em: 25 de jul de 2021.

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>. Acesso em: 10 jun de 2021.

CONSTANTINO, Norma Regina Truppel. **As permanências na paisagem: os fundos de vale em Bauru**. 2006. Acesso 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>. Acesso em: 05 jul. 2021.

FONTES, Maria Solange Gurgel de Castro; GHIRARDELLO, Nilson. **Olhares sobre 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>>. Acesso em: 05 jul. 2021.

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

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

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

SOUZA, Jaderson da Silva. **CIDADE TOMBADA; a queda de braço em torno da preservação do patrimônio histórico em Bauru**. Bauru, 2014. Acesso 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. Acesso em: 23 de novembro de 2020.