

# PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO DA INDUSTRIALIZAÇÃO:

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA NOROESTE DO BRASIL,  
BAURU – SP

**LUDMILLA SANDIM TIDEI DE LIMA PAULETO**, UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, SÃO PAULO, SÃO PAULO,  
SP, BRASIL.

Arquiteta e urbanista, mestre e doutoranda da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de  
São Paulo (FAU-USP).

E-mail: [ludtideip@gmail.com](mailto:ludtideip@gmail.com) e [ludtideip@usp.br](mailto:ludtideip@usp.br)

**DOI**

<http://dx.doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v0i24p78-106>

## **PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO DA INDUSTRIALIZAÇÃO: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA NOROESTE DO BRASIL, BAURU – SP**

LUDMILLA SANDIM TIDEI DE LIMA PAULETO

### **RESUMO**

O objetivo deste artigo é analisar pormenorizadamente as vicissitudes relacionadas ao tombamento da Estação Ferroviária Noroeste do Brasil na cidade de Bauru, de modo a verificar a aplicabilidade dos princípios de restauro estudados e explicitados na minha dissertação de mestrado e enunciar as diretrizes que deverão ser consideradas em intervenções futuras. Para tanto, a investigação se inicia pela análise aprofundada da história e da memória do edifício, compreensão do projeto, da tipologia arquitetônica, das técnicas construtivas e das transformações sofridas ao longo do tempo. Além disso, fazem parte do método de trabalho a análise das condições físicas atuais da edificação e sua inserção no contexto urbano, assim como o levantamento fotográfico e iconográfico. Por fim, com base na análise dos preceitos teóricos de restauro da atualidade, foram traçadas as diretrizes para possíveis intervenções.

### **PALAVRAS-CHAVE**

Estações ferroviárias. Patrimônio industrial. Restauro. Ferrovia.

## **PRESERVATION OF INDUSTRIAL HERITAGE: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NOROESTE DO BRASIL, BAURU – SP**

LUDMILLA SANDIM TIDEI DE LIMA PAULETO

### **ABSTRACT**

This article analyzes in detail the vicissitudes of the legal protection for the Northwest Railway Station in the city of Bauru, aiming to verify the applicability of the principles of restoration studied and explained in my master's thesis, and to state possible guidelines for future interventions. Therefore, our research begins with a thorough analysis of the history and memory of the building, its architectural typology, building techniques, transformations over time, and comprehension of the project. Furthermore, analyzing the current physical condition of the building and its place in the urban context, as well as a photographic and iconographic survey, are also part of the research. Finally, based on the analysis of the theoretical precepts of restoration of the present time, possible guidelines for future interventions were outlined.

### **KEYWORDS**

Railway stations. Industrial heritage. Restoration. Railway.

## 1 INTRODUÇÃO

As primeiras estações ferroviárias que a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) implantou ao longo de sua linha eram de caráter provisório. Até na cidade de Bauru, no Estado de São Paulo, ponto de partida da ferrovia, a estação se caracterizava pela situação precária. Com o desenvolvimento dos núcleos urbanos, entretanto, as edificações provisórias, muitas vezes simples vagões, foram substituídas por edifícios de caráter permanente, atribuindo à Companhia uma característica própria. Assim, não é possível afirmar que a primeira estação ferroviária da linha da NOB, em Bauru, tenha sido um simples barracão de madeira, visto que o registro que se tem, por fotografias, é da existência de uma estação ferroviária de alvenaria de tijolos e cobertura da plataforma em madeira. Desse modo, consideramos essa Estação como o primeiro edifício construído para este fim pela Noroeste, uma vez que a primeira estação ferroviária de Bauru foi da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), localizada nas proximidades. A primeira Estação da NOB foi demolida na época da construção da segunda e definitiva estação ferroviária, localizada em frente à primeira, e existente até hoje, abrigando as três ferrovias – NOB, EFS e Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) – que por aqui passavam.

Este trabalho tem como objetivo verificar a aplicabilidade dos princípios de restauro estudados e explicitados na dissertação de mestrado (conferir bibliografia complementar no fim do artigo) e estabelecer diretrizes que

deverão ser levadas em consideração, em intervenções futuras, utilizando a última Estação Ferroviária da Noroeste como caso de estudo. A relevância desta pesquisa se fundamenta pelo fato de o reconhecimento da Estação como bem cultural enfrentar inúmeras dificuldades. O processo de tombamento aberto em 1992, no âmbito estadual, ainda não obteve resultado. Outro ponto que preocupa são as mudanças descuidadas do edifício e a transformação do entorno. Existe a necessidade de estudos aprofundados para elaborar uma proposta que respeite a obra como transformada pelo tempo, em seus aspectos documentais, formais e materiais. Esses são temas abordados no decorrer deste artigo.

A metodologia utilizada tem como ponto de partida a análise aprofundada da história e da memória do edifício, compreensão do projeto, da tipologia arquitetônica, das técnicas construtivas e das transformações ocorridas ao longo do tempo. Também faz parte do método de trabalho a análise das condições físicas atuais da edificação e sua inserção no contexto urbano, assim como o levantamento fotográfico e iconográfico. Para a compreensão das fases pelas quais passou a edificação até chegar à situação atual, foi necessário confrontar os documentos históricos com os levantamentos desenvolvidos. Por fim, foram estabelecidos os princípios de restauro que nortearam as diretrizes propostas.

A cidade de Bauru, por ser o ponto inicial da linha da Noroeste e por formar, junto com a EFS e a CPEF, um entroncamento ferroviário de importância regional, nacional e, até mesmo latino-americano, recebeu um tratamento diferenciado na construção da nova estação. Sendo a ferrovia a porta de entrada para o sertão paulista e mato-grossense, Bauru se tornava gradativamente mais movimentada. As antigas estações das três ferrovias não comportavam mais o crescente fluxo de pessoas e mercadorias. Logo, tornou-se urgente a construção de uma nova estação ferroviária para a NOB e, para facilitar o transbordo, foi proposto abrigar nela as estações das demais companhias. A edificação foi construída em frente da estação antiga (Figura 1), como sede das três ferrovias, “caso peculiar no Brasil” (GHIRARDELLO, 2001, p. 4), autorizado pelo decreto nº 24.733, de 14 de julho de 1934. A nova configuração, de acordo com o relatório do engenheiro Alfredo de Castilho, “melhor atende as necessidades das três estradas” e “passou a ter o orçamento de. 3.076:402\$700” (CASTILHO, 1935, s.p.). Segundo o historiador Tidei Lima, o programa de necessidades da edificação propunha a instalação, nos pavimentos

superiores, dos “escritórios centrais da administração da Noroeste, e na parte térrea todos os serviços do tráfego de passageiros da Noroeste e das Estradas de Ferro Paulista e Sorocabana” (NEVES, 1958, apud LIMA, 2003, p. 3).

Nestor Goulart Reis Filho afirma que há “inovações técnicas e plásticas trazidas pela ferrovia e estampadas em suas próprias instalações” (REIS FILHO, 1978, apud GHIRARDELLO, 1999, p. 57), configurando-se a Estação Ferroviária de Bauru um exemplo concreto disso. Ghirardello discorre que “o edifício *art-déco* de 3 pisos, 3 entradas, 2 elevadores (os primeiros de Bauru) e quase 7 mil metros quadrados era imenso, mesmo para a próspera cidade de mais de 30 mil habitantes. As obras [...] foram iniciadas em 1935 a partir do projeto atribuído a Hugo Speche” (Idem, 2001, p. 4). O relatório de 1935 ainda discorre que a execução da obra foi entregue à firma Leão, Ribeiro & Cia, no dia 4 de dezembro do mesmo ano, em regime de “tarefa”, com um limite de 500:000\$000 (CASTILHO, 1935, s.p.).

O Relatório de 1937, entregue em setembro de 1938, discorre no item “obras novas, Estação de Bauru” que “a construção do majestoso edifício teve início em dezembro de 1935. Dois anos depois, em 31 de dezembro de 1937, estava em vias de acabamento” (LUTZ, 1938, s.p.). O gasto até então já era de 2.251:704\$460, e a firma contratada já havia concluído toda a estrutura de concreto armado e a cobertura do edifício, bem como algumas galerias pluviais do mesmo material. Também em 1937, iniciaram o serviço de revestimento das fachadas, instalações de água, luz e força, “ladrilhamento”, além de trabalhos complementares de serralheria e marcenaria. O mesmo documento ainda cita que, em 1938, prosseguiram as obras das plataformas de embarque.

FIGURA 1

Estação Ferroviária nova, de alvenaria, ao lado da Estação antiga, de alvenaria e madeira – época da construção – 1938.

Fonte: Museu Regional Ferroviário de Bauru, 2003.





FIGURA 2  
Estação Ferroviária  
nova – final da  
construção – 1939.  
Fonte: Museu  
Regional Ferroviário  
de Bauru, 2003.

“A Estação Ferroviária tornou-se o símbolo mais poderoso da cidade” (LIMA, 2003, p. 4), já que tudo girava em torno dela e, nos seus arredores, estavam as terras mais valorizadas. O edifício era o símbolo do desenvolvimento da época, pois até hoje representa o período áureo da EFNOB (Figura 2). De acordo com Ghirardello, a própria implantação da Estação da NOB, em relação à malha urbana, está mais favorável que a das demais estações, porque coloca o edifício como referência desde a construção da primeira estação. Estabelecendo uma comparação entre a Estação da Sorocabana e a da Noroeste, o autor constata que a primeira teve a implantação voltada para uma grande avenida (Av. Pedro de Toledo), situando-se em nível mais baixo que seu acesso. Já a Estação da NOB dispunha de um largo e encontrava-se nivelada topograficamente com a malha (Figura 3). Para o autor, o posicionamento das estações na malha urbana de Bauru “reflete o senso comum da cidade em relação às ferrovias, ou seja, o menor relevo da Sorocabana e a alta relevância da EFNOB” (GHIRARDELLO, 2015, p. 108-110).

FIGURA 3 (esquerda)

Foto aérea de parte da área central da cidade de Bauru, provavelmente, do início da década de 1940. Fonte: Museu Regional Ferroviário de Bauru, 2003.

FIGURA 4 (direita)

Foto aérea de parte da área central da cidade de Bauru de 2016. Fonte: Google Earth, alterado pela autora (2016).



Nas figuras 3 e 4, é possível observar a Estação da Noroeste do Brasil na parte superior, a Av. Rodrigues Alves (a via mais larga), na diagonal das fotos, e o início da Av. Pedro de Toledo, na lateral superior esquerda, faceando o pátio ferroviário. A construção da primeira avenida teve seu traçado iniciado entre as Estações da EFS e NOB, praticamente ignorando o arruamento já traçado, em situação que privilegiava a nova estação. Com características de *boulevard*, canteiro central avantajado e largos passeios, a avenida cortou uma das quadras do arruamento original, diminuindo-a aproximadamente pela metade (44m). Já a Av. Pedro de Toledo nasceu em função do traçado da EFS, tendo seu início na já construída Rodrigues Alves e apresentando características semelhantes à primeira, porém em menores dimensões (na foto de 1940, ainda não estava pavimentada). Em relação ao traçado urbano, é possível constatar que esse se mantém inalterado até hoje.

Devido à decadência do sistema ferroviário no país, vimos que as ferrovias se tornaram ineficientes, foram estatizadas no afã de se adequarem à nova ordem econômica e, posteriormente, em razão da falta de investimentos, entraram em decadência e se estagnaram. Com a privatização do transporte ferroviário, iniciada em 1996, a EFNOB também foi incorporada a esse processo, tendo sua operação concedida a investidores estrangeiros, que se apossaram da estrutura existente, utilizando-a sem cumprir os compromissos de manutenção e de novos investimentos, deixando tudo no abandono, em poucos anos. O edifício da estação ferroviária da NOB, em Bauru, foi abandonado pelos investidores no ano de 1998/1999, após ter

sofrido várias intervenções e adaptações, permanecendo sem uso desde a saída da Ferrovia Novoeste da cidade. Nesse meio tempo, muito se propôs para a utilização desse edifício.

De acordo com o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru (Codepac), o edifício da estação ferroviária foi tombado por meio do Decreto Municipal nº 8.617, de 28 de outubro de 1999 (BAURU, 1996). Toda a fachada da edificação, juntamente com a bilheteria e a Gare devem ser preservadas, sendo necessário que qualquer projeto de restauração e de uso seja aprovado pelo Conselho. No âmbito Estadual, segundo informações obtidas por intermédio do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat), todo o Complexo Ferroviário de Bauru está em processo de tombamento, incluindo a Estação da NOB e seu conjunto de oficinas, e os conjuntos das Ferrovias Paulista e Sorocabana. O processo, que foi aberto em 1992, é o de número 30.367 (Idem, 1992), o qual já apresenta decisão do Conselho favorável ao tombamento, com aprovação da minuta de Resolução em sessão de 26 de maio de 2014, publicada no *Diário Oficial do Estado*, em 1 de julho do mesmo ano, Ata 1.753 (SÃO PAULO, 2014). Segundo o Condephaat, em 2015, a Prefeitura Municipal de Bauru apresentou contestação ao tombamento, fato que fez com que o Conselho deliberasse, em ação inédita, pela realização de consulta pública via internet, com o objetivo de ouvir a população. A opinião popular foi reunida no processo e o Conselho fará nova deliberação. Não há, porém, nenhuma informação oficial sobre o resultado da consulta.

A RFFS tinha com o Sindicato dos Ferroviários de Bauru uma dívida por questões trabalhistas, por isso o Sindicato recebeu como garantia o edifício da estação ferroviária. Em outubro de 2003, veiculou-se na mídia local que o edifício tinha sido comprado por investidores de São Paulo e Brasília, representados pelo grupo Gadelho e Associados, e que a dívida estava sendo saldada em 48 parcelas trimestrais conforme estabelecido na proposta de compra. A proposta desses investidores era implantar um centro de entretenimento, negócios e lazer. De acordo com os estudos preliminares, o saguão da bilheteria e a Gare sofreriam modificações parciais, mas muito significativas para sua preservação. O primeiro perderia parte de seus mezaninos sinuosos e receberia elemento decorativo ao centro, o que descaracterizaria por completo o espaço em *art déco*. A Gare receberia

uma laje em concreto armado, a qual cortaria seu pé direito em duas partes, destruindo totalmente a monumentalidade do projeto original. As demais áreas internas da Estação seriam totalmente modificadas, abrindo espaço para lojas que, por sua vez, teriam artigos referentes às ferrovias. A proposta também abrangia restaurantes e cinemas. Além disso, nas laterais da Estação, seriam construídos edifícios anexos para estacionamento e teatro. Essa proposta, segundo o *Jornal da Cidade (JC)*, não se concretizou porque o Sindicato dos Ferroviários de Bauru, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul não entrou em acordo com os investidores. Segundo o jornal, o bem estava “penhorado em favor de 4.200 ferroviários devido a uma ação trabalhista contra a proprietária da estação, a Rede Ferroviária Federal” (PREFEITURA..., 2006, s.p.).

Mais recente que a proposta para a ocupação da estação da NOB, após muita pressão da opinião pública, foi a mudança da Secretaria Municipal da Educação para o local. A Prefeitura Municipal de Bauru, conforme artigo do *JC*, propunha “restaurar o local para posteriormente transferir para a estação os departamentos da Secretaria Municipal da Educação. O valor do prédio estava estimado em 3 milhões e 500 mil reais e as reformas” deveriam “ser concretizadas até o final de 2007” (FRICELLI, 2006, s.p.). O ato de assinatura do decreto que declarou de utilidade pública o edifício aconteceu em 28 de janeiro de 2006, iniciando o processo de desapropriação do imóvel. Para a Secretária da Educação da época, “a aquisição do prédio” atenderia “às necessidades de modernização da rede municipal de ensino” (SOUZA, 2006, s.p.). A proposta apresentada na data de assinatura do decreto abrigaria, no edifício, além dos setores administrativos, “salas de reuniões, salas de aula para jovens e adultos, creche e um espaço educativo permanente nos moldes do projeto Estação Ciência, da Universidade de São Paulo (USP)” (FRICELLI, 2006, s.p.). A desapropriação do edifício teve o apoio da comunidade em geral e de historiadores importantes da cidade, como o professor mestre João Francisco Tidei Lima (DEFENSORES..., 2006, s.p.).

No dia 4 de maio de 2006, todavia, outra proposta para a estação foi veiculada nos jornais da cidade de Bauru, anunciando que a Estação da NOB podia “virar um *shopping*”. A reportagem divulgava que o grupo Marca iria retomar a proposta iniciada em 2001 para implantação de um *shopping* de entretenimento, negócios e lazer. A Prefeitura de Bauru, que havia decretado o

edifício de utilidade pública, no início de 2006, mostrou-se disposta a revogar tal decreto, uma vez que o empreendimento geraria empregos e promoveria a revitalização do centro da cidade. O valor para a aquisição da área, que era de R\$ 4 milhões na época, segundo o diretor do Sindicato dos Ferroviários, seria de R\$ 6 milhões, naquele momento, com valores corrigidos. Segundo a mesma reportagem, o empreendimento ocuparia 31 mil metros quadrados com a construção de hotel, edifícios residenciais, escritórios e edifício de estacionamento (GONÇALVES, 2006, p. 4). Ainda segundo o jornal, o investimento, cuja assinatura de compra estava programada para o dia 20 de junho de 2006, com lançamento para agosto, seria de R\$ 72 milhões. Outro ponto mencionado como parte da proposta foi a manutenção do trilho central, que passa no pátio da estação, com a finalidade de receber trens turísticos. Porém, essa proposta tampouco se concretizou.

Em setembro de 2009, o novo prefeito, iniciando o mandato naquele ano, levantou a hipótese de transferir a sede dos poderes Legislativo e Executivo para a Estação da NOB. Como a Câmara tinha previsto em seu Plano Plurianual (PPA) R\$ 5 milhões para a construção de novo prédio, a proposta do chefe do Executivo contaria com a ajuda do Legislativo (CENTURION, 2009a, s.p.). No mês seguinte, o prefeito assinou o decreto que declarou a estação de utilidade pública para fins de desapropriação e propôs a compra da Estação parcelada até 2012. Era previsto que a Câmara Municipal ocupasse o edifício já no segundo semestre do ano seguinte. Dessa forma, o Legislativo reservaria R\$ 1,5 milhão para a instalação e modernização do edifício (Idem, 2009b, s/ p.). Em outro artigo do *JC*, também de outubro de 2009, são citados alguns vereadores questionando o valor que seria pago na compra da edificação. Alguns questionavam o valor avaliado pela Caixa Econômica Federal, uma vez que o edifício estava há muito tempo fechado, outros propunham que o prefeito renegociasse os R\$ 6,3 milhões cobrados pelo Sindicato dos Ferroviários. Em meio a essas discussões, foi feita a proposta de R\$ 6.300.000,00 em quatro parcelas, sendo R\$ 1.650.000,00 em dezembro de 2009, R\$ 3.500.000,00 em abril de 2010, R\$ 575.000,00 em abril de 2011 e R\$ 575.000,00 em abril de 2012. O documento iniciou o processo de compra da Estação pela Prefeitura de Bauru e a Câmara Municipal concordou em repassar o dinheiro destinado à construção de um novo prédio, por meio de emenda orçamentária, no valor de R\$ 3,5 milhões (Idem, 2009c, s.p.).

A negociação para a compra da estação pela Prefeitura somente começou a se efetivar em março de 2010, quando a Superintendência do Patrimônio da União em São Paulo (SPU-SP) assinou a documentação de transferência do prédio da Estação para o Sindicato, possibilitando assim o início da desapropriação pelo município (PRÉDIO..., 2010, s.p.). O artigo também relatou que o Prefeito providenciaria o mais rápido possível o registro do imóvel em cartório e logo tomaria sua posse, licitando o projeto e a obra para a ocupação efetiva. Dando sequência ao movimento de ocupação da Estação, a licitação para o projeto de reforma e adaptação do edifício foi aberta em setembro de 2010, seis meses após a posse do imóvel. Embora se tratasse de edificação, patrimônio histórico, tombada pelo Codepac e em processo de tombamento pelo Condephaat, a municipalidade e a imprensa trataram o ato como mera reforma (PREFEITURA..., 2010b, s.p.).

Passados quase dois anos, a imprensa noticiou que a reforma do edifício da estação ficaria em R\$ 6 milhões, de acordo com projeto contratado e aprovado pelo Condephaat. Segundo Gonçalves (2013), a aprovação do projeto no Conselho foi demorada e muito questionada pelos conselheiros. O problema, a partir da aprovação, era o recurso que custearia a reforma. A reportagem mencionava que o Prefeito venderia a folha de pagamento através de licitação a ser lançada em março de 2014. Mesmo após tantas mudanças, em artigo publicado no *JC* de novembro de 2014, ainda se especulava sobre o uso, propondo agora levar as Secretarias da Cultura e Desenvolvimento Econômico e partes da Educação e Saúde. Nesse último artigo, a reforma foi tratada como restauração e seria realizada em 2015 e, se necessário fosse, dividida em etapas (LOUSADA, 2014).

No início de 2015, o *JC* noticiou que a Prefeitura tinha iniciado as obras na estação “aos poucos”. “Sem verba para contratar a reforma completa, o prefeito Rodrigo Agostinho (PMDB) e o secretário da cultura, Elson Reis, optaram por tocar o serviço com a equipe do próprio município, utilizando material dentro da disponibilidade financeira do Poder Executivo” (NAVARRO, 2015, s.p.). O artigo ainda citava que, desde 2014 até aquele momento, a prefeitura já tinha investido R\$ 80 mil na reforma, incluindo limpeza dos ambientes, recuperação de pintura, rede elétrica e abastecimento de água. Em julho do mesmo ano, outra ideia de ocupação para a estação foi lançada na mídia local, agora pelo Secretário Municipal da Agricultura.

A proposta era que a Gare do edifício abrigasse um Mercado Municipal. O artigo coloca a proposta como certa, uma vez que recursos seriam viabilizados pelo Ministério das Cidades, por meio de deputados estadual e federal da região (SECRETÁRIO..., 2015). A última informação a respeito da Estação, veiculada na mídia, foi que o local seria sede da Academia Bauruense de Letras (ABL), que ocuparia algumas salas, com a implantação de biblioteca, espaço de leitura e pesquisa para visitantes, salas de diretoria, arquivo, setor administrativo, cursos e reuniões (MENDES, 2015).

Quase tudo o que foi proposto para o edifício, ao longo de mais de uma década, é viável, porém o projeto de intervenção deveria ter sido tratado como um projeto de restauro, uma vez que se trata de prédio tombado, patrimônio histórico. Todavia, o que se pôde verificar foi falta de conhecimento sobre o assunto, falta de respeito em relação ao patrimônio histórico e a especulação por parte do poder público local, da direção do Sindicato dos Ferroviários e da iniciativa privada, a fim de obter um lucro maior com a venda deste patrimônio. Até data novembro de 2016, parte da Estação estava ocupada pela ABL e pelo movimento *hip hop*. Trata-se de ocupação não planejada, permitida pelo Governo Municipal, ocorrida pela necessidade dos grupos envolvidos e pela pressão da opinião pública, que questiona a compra da edificação (por valor considerado, por muitos, exorbitante), a morosidade da reforma e consequente ocupação. O problema que se levanta aqui é que o projeto de restauro, aprovado pelo Condephaat, tratava da instalação de algumas secretarias municipais, mas a realidade apresentada não é essa. Será que a ocupação que se efetiva está acontecendo de acordo com o aprovado e com as teorias que regem o restauro atualmente?

## 2 APRESENTAÇÃO DO PROJETO, CARACTERÍSTICAS ARQUITETÔNICAS E TÉCNICO-CONSTRUTIVAS

A estação ferroviária da EFNOB em Bauru apresenta três pavimentos: o térreo (ou “rés do chão”), primeiro e segundo andares, distribuídos igualmente numa área de 6.218,325 m<sup>2</sup> (figuras 4, 5 e 6). O primeiro projeto elaborado para a Estação Ferroviária de Bauru, datada do ano de 1922, apresenta um caráter eclético, com uso de elementos decorativos de variada procedência. Com a mesma horizontalidade do atual, mas de menores dimensões, o edifício deveria ser construído com alvenaria de tijolos, pisos ladrilhados, soalhos em

madeira, coberturas em vidro e calçadas em paralelepípedos. Apresentava um volume central mais alto em relação ao restante do edifício, com cúpula na cobertura e marquise emoldurando a entrada principal, ambas em ferro e vidro. Em razão de questões políticas, o projeto não foi realizado.

Somente 13 anos mais tarde é que seria retomada a proposta de construção do edifício. Foi no ano de 1934 que se propôs outro projeto para a Estação Ferroviária de Bauru, o qual, além de ter sido redimensionado para abrigar o funcionamento de três estradas de ferro, teve suas características arquitetônicas dirigidas para uma linguagem mais contemporânea, tendo sido vinculada ao “discurso modernizante” da época, visando a inserir a pequena Bauru, de 30 mil habitantes, na vertente do progresso. A Estação de Bauru deveria representar, naquele momento, outro estágio de desenvolvimento do país e do estado, e sua arquitetura deveria refletir isso. Com a quebra da Bolsa de Nova York, em 1929, a economia paulista, que era baseada no café, sofreu forte crise em consequência da queda brusca nos valores das sacas, o que repercutiu no cotidiano do país. Consequentemente “um conceito sedutor perpassava o ambiente social da época: modernização, entendida como vontade e desejo coletivos [...]. Metaforicamente, isso significava encurtar caminhos, simplificar, retificar, racionalizar e geometrizar” (CONDE, 1997, p. 69). Esse discurso toma conta do país:

formas mais dinâmicas, em oposição aos estilos tradicionais impregnados de forte ornamentação, opção por volumes mais puros e uma orientação para a racionalidade e economia que aponta para o emprego de uma tecnologia mais avançada para a construção civil (COELHO, 1997, p. 165).

A arquitetura *art déco* “no Brasil, [...] se instalará como expressão pública para evidenciar novos ambientes, novas funções institucionais, como atrativo da modernidade, demonstrador do progresso” (SOARES, 1997, p. 217). Externamente uma arquitetura de “simplicidade funcional e purista da arquitetura moderna e internamente o lado sedutor e atrativo de suas áreas nobres, o *art déco* com seu ar abstrato, glamouroso e sofisticado” (loc. cit.). Ghirardello destaca o uso de novas tecnologias dentro de uma perspectiva conservadora e tradicionalista e de mão de obra e materiais de construção puramente nacionais. “A modernidade *art déco*, ademais, apresentava-se como uma proposta indissociável dos avanços tecnológicos da época: o rádio, o cinema, a gravação elétrica (disco), automóveis, aviões, transatlânticos e arranha-céus” (loc. cit.).

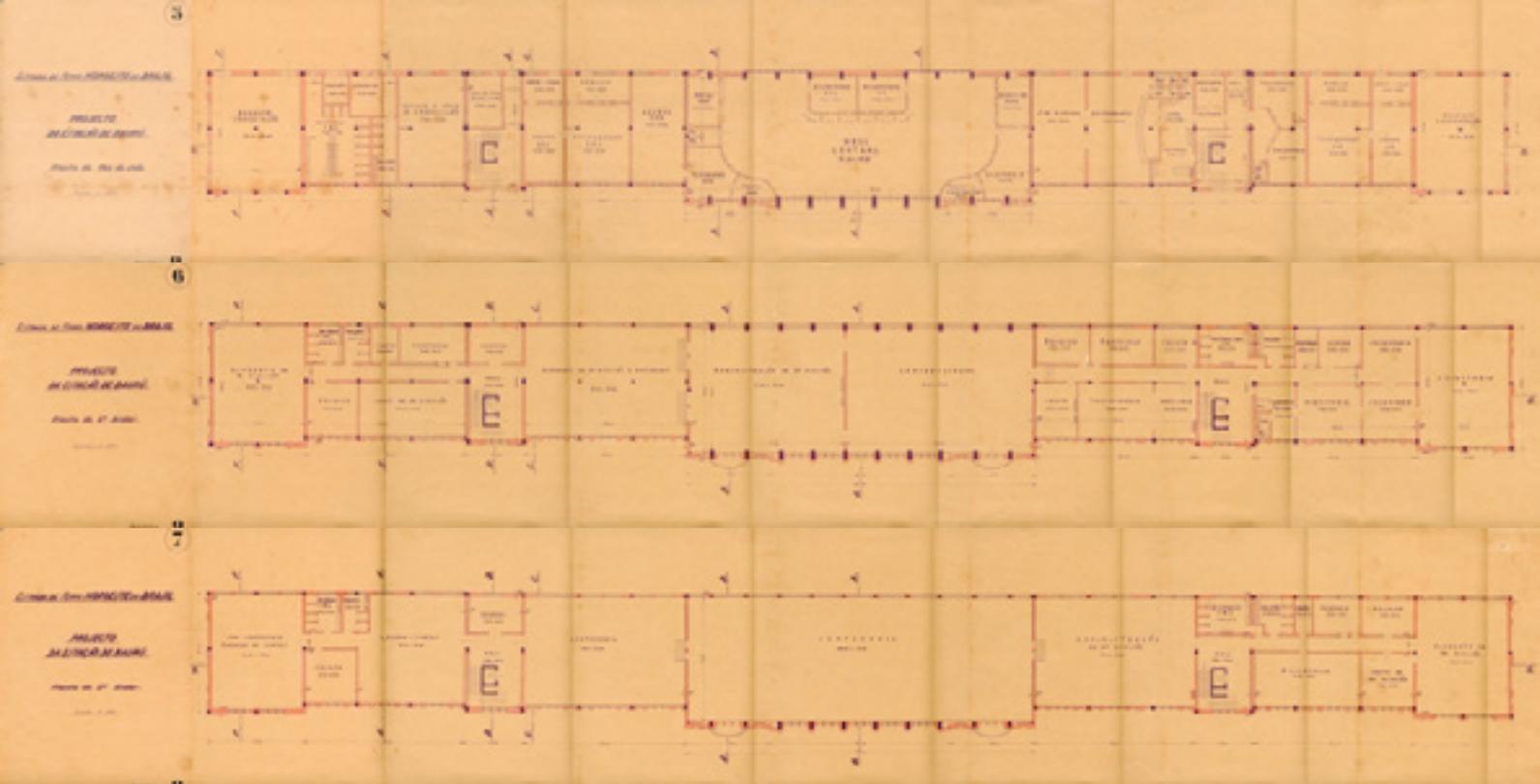


FIGURA 5

Plantas do “Rés do chão”, primeiro e segundo andares  
 Fonte: Museu Regional Ferroviário de Bauru, 2003.

A Estação Ferroviária de Bauru começa a ser construída no ano de 1935, em estrutura de pilar, viga e laje de concreto armado, praticamente no auge do desenvolvimento do concreto armado no Brasil. De acordo com Vasconcelos (1994, p. 79), o concreto armado ou cimento armado, como era denominado até a década de 1920, “fruto da revolução industrial”, desenvolveu-se no Brasil com a abertura da filial da empresa Wayss & Freytag, no Rio de Janeiro em 1924, que “exerceu papel decisivo” na disseminação da técnica. Embora nas capitais já se construísse com essa técnica desde o início da década de 1920, o edifício da estação ferroviária foi o primeiro exemplar de concreto armado da cidade de Bauru e, acredita-se, da região, constituindo-se parte integrante do desenvolvimento da técnica e da consequente disseminação pelo Brasil. Além da importância, como inovação tecnológica, a estação representou a modernidade, o desenvolvimento, visto que era a arquitetura art déco chegando à “boca do sertão”<sup>1</sup> (ANTONIO FILHO, 2011, p. 86).

1. “Ainda no Sudeste brasileiro, principalmente em São Paulo, no Século XIX, no período do avanço dos cafezais e com a expansão das ferrovias, era comum designar o final da linha férrea como ‘boca do sertão’. Mesmo antes deste período histórico, este termo era usado para nomear os povoados mais afastados, nos quais os caminhos francos eram finidos e que correspondiam aos pontos limítrofes da ‘civilização e das vastas regiões ignotas do interior do país” (ANTONIO FILHO, 2011, p. 86).

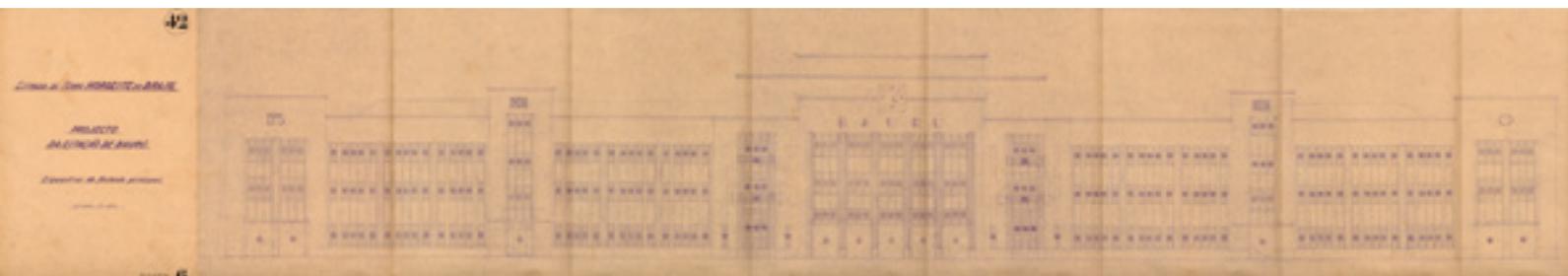
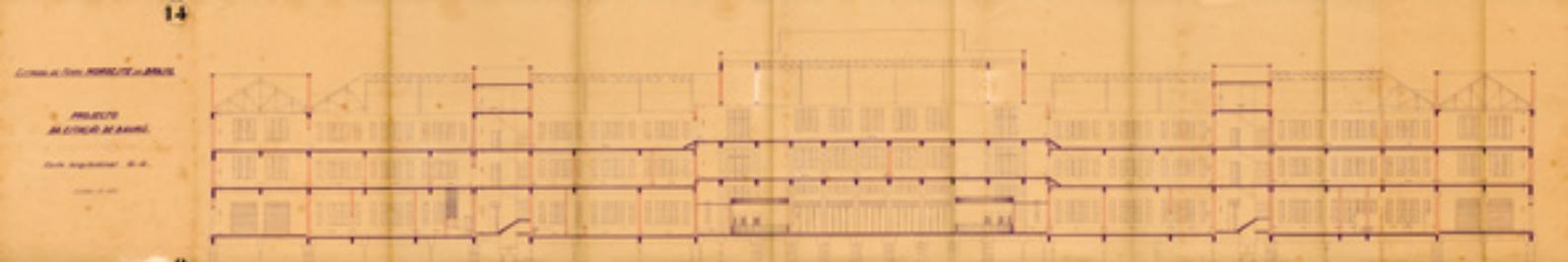


FIGURA 6 (superior)

Corte Longitudinal  
G-G. Fonte: Museu  
Regional Ferroviário  
de Bauru, 2003.

FIGURA 7 (inferior)

Fachada principal  
Fonte: Museu  
Regional Ferroviário  
de Bauru, 2003.

A técnica construtiva do concreto armado foi utilizada nas fundações, pilares, vigas e lajes do prédio principal da estação ferroviária. Nas fundações e cobertura em arco da Gare, nas fundações, pilares, vigas e lajes das plataformas externas da Gare e nas fundações, paredes portantes e laje da passagem subterrânea da Gare. O piso da Gare, com exceção da passagem subterrânea, é de granilite preto e branco, todo executado em cimento. As alvenarias de vedação do prédio principal são de tijolo maciço, assentado com argamassa de cimento. A cobertura do edifício principal da estação ferroviária é de estrutura de madeira pontaletada, com terças, caibros, ripas e telha cerâmica francesa. A cobertura da Gare é de estrutura de madeira pintada com telhas de fibrocimento e, no centro, telhas transparentes, na cor verde, para melhorar a iluminação.

Conde considera que, estilisticamente, o art déco se comportou de acordo com três vertentes principais: a primeira utilizava superfícies e linhas curvas, motivos marinhos e navais; a segunda, em que a estação ferroviária de Bauru se insere, mais seca e geometrizada, com “composições de volumes escalonados, alternância de planos e motivos decorativos em frisos, gregas, labirintos ou baseados em figuras geométricas (círculos, quadrados, triângulos)” (CONDE, 1997, p. 69); e a terceira, menos moderna e mais decorativa, quase eclética. Algumas características, que, de acordo com Conde, tornam essa arquitetura reconhecível e com identidade, são:

as composições axiais, a valorização das esquinas, a tripartição vertical dos edifícios em base, corpo e coroamento, a predominância de cheios sobre vazios, as varandas semi-embutidas, a articulação e escalonamento de planos e volumes, a contenção decorativa, a integração arquitetura/interiores/design, a valorização dos acessos e portarias, o uso de tecnologias

construtivas modernas (concreto, armado, elevadores, sistemas elétricos e hidráulicos), os embasamentos revestidos com mármore e granitos, os acabamentos altos em pó de pedra, as persianas de enrolar, a iluminação feérica e os maravilhosos trabalhos de serralheria artística (loc. cit.).

Analisando a estação ferroviária da EFNOB, é possível verificar algumas dessas características que o *art déco* apresenta, a começar pela simplicidade de seu exterior, comparando-se com o saguão monumental de azulejaria, granito e serralheria decorativa. Externamente apresenta volume simétrico, com elemento vertical escalonado ao centro, que se torna um marco monumental e composição axial; o edifício apresenta tripartição, salientando de forma discreta a base, na cor preta, corpo formado pela sucessão de janelas e coroamento com ressaltos de tijolos recobertos de massa; os vãos das janelas formam linhas verticais que, ao mesmo tempo em que quebram a horizontalidade proposta pela dimensão do prédio, salientam a articulação e o escalonamento de volumes; a contenção decorativa é marcante no edifício; a marquise de entrada, com grandes portas de bela serralheria, vem enfatizar a questão, abordada por Conde, da valorização dos acessos. As tecnologias avançadas aparecem na própria estrutura do prédio, de concreto armado, e na presença de dois elevadores (Figura 7).

Na ornamentação interna do saguão da bilheteria (Figura 8), destacam-se os mezaninos curvos com azulejaria e gradis de ferro com belo desenho. Já o balcão da bilheteria de granito preto e o detalhe da parede de madeira, ao fundo, não são originais, porém dão um ar requintado ao ambiente. O piso é de pastilhas mosaico tipo americano, granilite cinza e granito preto, assim como as paredes azulejadas e com pintura a óleo fosco; nas escadas, que ainda apresentam acabamento original, mármore branco; e nas áreas que foram ocupadas pela Novoeste (que provavelmente foram alteradas), granito. Nos outros pavimentos, os pisos predominantes são, na circulação, tabeiras de granito preto emoldurando e granilite branco; nas salas, tacos de madeira. A pintura interna original do edifício, de acordo com as plantas da época, é toda feita a óleo fosco. Nos banheiros, o piso é de ladrilho cerâmico São Caetano, vermelho, 10x10, com rodapé e azulejos nas paredes até dois metros de altura, brancos. Nas paredes dos corredores, estuque lúcido até dois metros de altura. De acordo com as plantas, a pintura geral (incluindo as pinturas externas) era a têmpera sem barrado.

FIGURA 8

Fachada principal –  
Praça Machado de  
Melo – 2003. Foto:  
Autora, 2003.



Analisando a Gare da Estação (Figura 9), Ghirardello (2001) destaca que se trata de caso particular entre as instalações ferroviárias no Brasil - porque foi construída toda em concreto armado, enquanto, no século XIX e início do século XX, essas edificações eram executadas com estruturas metálicas importadas, caso da Estação da Luz em São Paulo, da Estação da São Paulo Railway, em Jundiaí, e de muitos outros exemplos que servem de contraponto -, e ressalta a questão do uso de novas tecnologias, característico do *art déco*.

A inovação tecnológica não correspondeu, no entanto, segundo o autor, a uma renovação formal:

Ao contrário da arquitetura moderna onde os novos materiais originavam uma nova arquitetura, o *art déco* utiliza as novas tecnologias dentro de uma perspectiva conservadora e tradicionalista. Como exemplo, vê-se o terceiro pavimento da Estação da NOB, de planta livre, baseado certamente num dos cinco pontos da arquitetura moderna, porém, tendo a estrutura de sustentação do edifício no alinhamento das paredes, e não independente delas. O *art déco*, portanto, lança mão de procedimentos da arquitetura de vanguarda, mas não os leva até os limites, pretende ser renovador, mas jamais revolucionário (loc. cit.).

Em que pese o uso do concreto dentro de uma perspectiva formal tradicionalista, como apontado por Ghirardello, cabe enfatizar o papel precursor da Estação na cidade de Bauru, ao utilizar o concreto armado pioneiramente e ao elaborar um edifício representativo de tais proporções em linguagem não historicista. Estabelecendo um comparativo com outro edifício bastante representativo para a paisagem da cidade de São Paulo e para as construções ferroviárias, a estação da Sorocabana, atual Estação Júlio Prestes, foi construída entre 1925 e 1938, em linguagem calcada no classicismo francês, no mesmo período da Estação da NOB.

FIGURA 9

Saguão da  
bilheteria. Foto:  
Autora, 2003.



FIGURA 10

Vista geral da  
Gare – 2003. Foto:  
Autora, 2003.



### 3 ALTERAÇÕES AO LONGO DO TEMPO E AVALIAÇÃO FÍSICA DO EDIFÍCIO

#### 3.1 Transformações externas e do contexto urbano

Uma das alterações relevantes na fachada da estação da NOB foi a inserção do relógio no volume central do edifício, tornando-se um elemento de referência na época, pois as pessoas acertavam os seus relógios pelo da estação. De acordo com o historiador Tidei Lima (2003), o relógio fazia referência à pontualidade dos trens que chegavam ao local e dele saíam. Outra alteração significativa, que provoca certo distúrbio na leitura da edificação, foi a inserção, já na época da Estrada de Ferro Novoeste, de elementos metálicos, cobrindo a marquise de concreto armado da entrada lateral direita do edifício. Igualmente importantes foram os anexos feitos em ambas as fachadas laterais, que se apresentam diferentes do projeto original de 1934. Não se sabe se foram inseridos logo que a estação foi construída, ou anos mais tarde, por necessidades funcionais do edifício.

O contexto urbano em que se insere a Estação da NOB, atualmente, sofreu poucas alterações quando comparado com sua conformação original. O largo da estação deu lugar à Praça Machado de Melo; alguns edifícios localizados no entorno da praça foram demolidos e a área que antes dava lugar a uma bela residência ladeada por jardins, hoje abriga edifício de dois pavimentos, no alinhamento do terreno.

#### 3.2 Transformações internas

O saguão da bilheteria apresenta uma única modificação percebida por meio do confronto entre o projeto original e as visitas realizadas no local. Na planta (Figura 4), foi possível verificar, no pavimento “rés do chão”, que a bilheteria original apresentava fechamento de alvenaria e pequenos guichês para atendimento ao público. Atualmente, ela encontra-se composta por balcão de atendimento de granito preto (Figura 8). Não se sabe ao certo a data de tal alteração, uma vez que não foram encontrados documentos que comprovem o período, porém, pelos materiais e tipologia dos elementos, trata-se de alteração mais recente.

Também foram percebidas alterações no acesso lateral direito da estação ferroviária, utilizado pela Estrada de Ferro Novoeste. O *hall* interno

sofreu modificações com a construção de guarita de alvenaria e vidro, bancos de alvenaria, substituição dos pisos existentes por pedras de granito, também utilizadas na escada de acesso ao primeiro pavimento (somente no primeiro lance) e chapas de ferro, fazendo o rebaixamento do pé direito. Houve, também, no primeiro pavimento utilizado pela Novoeste, a colocação de divisórias internas em materiais mais atuais, colocação de forros de isopor, além de um tablado no piso.

### 3.3 Avaliação física do edifício

A situação da Estação Ferroviária de Bauru era de completo abandono, desde a saída da Novoeste da edificação (1998/1999). Nesse período, o edifício sofreu uma série de danos. Somente no ano de 2015, cinco anos após a compra do edifício pela Prefeitura Municipal, foram feitas intervenções de manutenção.

No contexto geral, apresenta portas, janelas e vidros quebrados, pontos de infiltração que vão desde as plataformas da Gare, no pavimento térreo, até pilares, paredes e lajes internas e, conseqüentemente, há sujeira e maus odores. A estação apresenta a fachada principal parcialmente conservada, porém suas marquises de acesso estão em situação crítica, com áreas rompidas e grandes infiltrações. No embasamento do edifício, existem cartazes colados, áreas denegridas, rompidas e com microfissuras. A pintura também é outro item a ser observado, uma vez que já está bastante degradada. A área da bilheteria encontra-se com as portas principais em péssimo estado, vidros, fechaduras e até mesmo a própria estrutura da porta, abalados. O balcão da bilheteria, a azulejaria e as luminárias apresentam-se parcialmente conservados. Tudo com muita sujeira e fortes odores. A estrutura — de concreto armado — da Gare está intacta, mas dos vidros coloridos só restam alguns cacos. A passagem subterrânea de um lado para o outro da Gare, com piso granilite preto e branco, aparenta estar em bom estado, embora não esteja sendo conservada. Percebem-se alguns pontos de infiltração nos pilares e nas lajes das plataformas externas, assim como infestação de ervas daninhas e detritos fecais de aves. Há também portas, janelas e vidros rompidos.

A parte onde estava instalada a Novoeste, que foi modificada na época da ocupação, apresenta vidros quebrados e muita sujeira. As divisórias

executadas nas salas dos pavimentos superiores e os forros estão em péssimo estado de conservação. Nos pavimentos superiores, as divisórias de madeira feitas pela própria marcenaria da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil estão praticamente intactas. Não se pode dizer o mesmo das luminárias e de toda a fiação elétrica dos pavimentos, que, de acordo com comentários, foram saqueadas após a saída da Novoeste. As instalações sanitárias apresentam-se em péssimas condições de conservação. Além da presença de janelas e portas quebradas, os equipamentos sanitários estão muito malcuidados e, provavelmente, impossibilitados de serem reutilizados.

#### 4 DEFINIÇÃO DOS PRINCÍPIOS DE RESTAURO

A restauração, na atualidade, “fundamenta-se no respeito pela obra, pela sua materialidade, pelos seus aspectos documentais e de conformação” (KÜHL, 2009, p. 79). Baseado nas análises executadas ao longo da dissertação de mestrado sobre o conceito alargado daquilo que é considerado bem de interesse cultural (RIEGL, 1990, p. 20), em que a herança das ferrovias se enquadra, bem como nas proposições de princípios teóricos de restauro que deveriam reger as intervenções práticas, formuladas por importantes teóricos na atualidade, apresentam-se a seguir alguns preceitos que deveriam guiar as intervenções em edificações de interesse histórico filiadas às ferrovias. Deve-se enfatizar que existem várias linhas de pensamento sobre o restauro (sempre existiram), e as propostas aqui presentes são filiadas à vertente denominada “crítico-conservativa”, analisada por Kühl, naquilo que respeita às superfícies (2004) e no que concerne ao patrimônio industrial (2009). Apesar da validade e pertinência de outras formas de abordagem, convém enfatizar que a vertente crítico-conservativa continua oferecendo resultados de grande relevância, como é possível verificar, por exemplo, em projetos premiados no Prêmio Domus de Restauro<sup>2</sup>. Busca-se aqui elaborar uma releitura dos princípios apresentados na Carta de Veneza, e também por outros teóricos, para a aplicação ao patrimônio ferroviário. Giovanni Carbonara sintetiza, em vários escritos (CARBONARA, 1997) os princípios fundamentais:

a) Mínima intervenção: as intervenções relacionadas ao patrimônio ferroviário devem ser, antes de tudo, baseadas em um juízo histórico-crítico.

2. Disponível em: <<http://www.premiorestauro.it/en/>>.

Devem também levar em consideração a concepção original da obra e suas transformações ao longo do tempo, respeitando as várias estratificações e natureza dos documentos históricos. A restauração deve ser empregada em casos excepcionais, quando o estado de degradação tiver alcançado dimensão que exija uma intervenção “cirúrgica” – caso contrário, deve-se operar mediante manutenções e conservações criticamente guiadas – mas que se limitem ao mínimo necessário para a sobrevivência do bem.

b) Distinguilidade: a distinguilidade não propõe o tempo como reversível; ou seja, não quer que a ação atual se confunda com as estratificações da obra tal como chegou a nossos dias, nem quer reconduzir a obra a um estado anterior qualquer, já que o intuito é não falsear o documento histórico e não induzir o observador ao engano de pensar que as integrações de lacunas e as adições contemporâneas sejam parte integrante da concepção original. Deve ficar claro, para quem vê de perto, o que faz parte do processo de intervenção; mas, para quem observa de longe o bem restaurado, deve-se buscar a “unidade potencial” de Brandi e a reintegração da imagem como postulado por Carbonara (Ibidem, p. 317).

c) Re-trabalhabilidade: as intervenções realizadas no patrimônio histórico devem permitir e até mesmo facilitar intervenções futuras. Não podem alterar contundentemente a substância do bem.

d) Compatibilidade dos materiais: os materiais empregados na restauração precisam levar em conta as técnicas construtivas e os materiais utilizados na obra, devendo ser com eles compatíveis e não causando dano físico nem figurativo à obra.

É preciso notar que esses princípios devem ser trabalhados de modo concomitante. Não são regras nem fórmulas que resultam num único possível resultado. Na verdade, oferecem um direcionamento para os projetos, que podem se desdobrar de variadas maneiras, respeitando os princípios enunciados acima<sup>3</sup>.

3. Para ver Carbonara: *Architettura d'oggi e restauro: un confronto antico-nuovo* (2011); e Kühl: *Desconstruindo os preconceitos contra a restauração* (2016), conferir: <<http://web.revistarestauro.com.br>>.

## 5 CONCLUSÃO: DIRETRIZES

Tendo como base as diversas análises apresentadas, é possível concluir que o edifício da Estação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, apesar do seu estado desolador na atualidade, ainda apresenta estrutura, vedações, esquadrias e acabamentos internos em estado regular de conservação. É importante frisar aqui a urgência da recuperação desse edifício, para que não se perca mais um patrimônio histórico de relevo, como vem acontecendo com muitos, no Brasil e no exterior. Isso não significa desprezar sua condição de patrimônio histórico e tratar as intervenções como mera reforma, como vem acontecendo. A seguir, propõem-se alguns pontos que deverão ser respeitados no momento de uma intervenção:

a) deverão ser resolvidos os problemas estruturais, por meio de mínimas intervenções de caráter conservativo:

- Nas marquises de acesso ao edifício, onde encontramos problemas de infiltração, trincas e rachaduras com exposição de ferragens, é necessário fazer a contenção das trincas maiores, mediante limpeza das ferragens expostas com escova de aço, remoção das impurezas, posterior cobertura das ferragens com nata de cimento. Para finalizar, cobertura com reboco de cimento, de igual traço ao existente; para as trincas menores, é necessária a remoção de parte do reboco, numa faixa de 15cm ao longo da trinca, bem como a colocação de tela metálica com chapisco de cimento e posterior cobertura com reboco de cimento de igual traço do original. Finalmente, para os problemas de infiltração, recomenda-se a impermeabilização da marquise de concreto armado com técnicas modernas. É preciso que se faça uma observação sobre o uso do mesmo traço de reboco aplicado originalmente: deve, antes de qualquer coisa, ser feita uma análise em laboratório para definição do traço do reboco original, para, então, começar os trabalhos acima citados.
- Quanto às infiltrações detectadas na base do edifício, as ascendentes; será necessária a abertura de valas estreitas ao longo de toda a área com problema, até o nível do baldrame, para que se possa refazer o tratamento de impermeabilização no local, sem necessidade de agredir os revestimentos da base do edifício.

- Para as infiltrações localizadas na laje do pavimento térreo e nas lajes e paredes dos pavimentos superiores, será necessário fazer a revisão das tubulações de águas pluviais e das tubulações hidráulicas em geral, sendo necessário, neste caso, um tratamento mais moderno, que utilize equipamentos para detectar vazamentos, a fim de evitar a quebra das paredes internas, sem necessidade. No caso da quebra destas paredes, também é necessária uma análise laboratorial do tipo de reboco utilizado, para que as áreas perdidas sejam repostas de forma adequada. Quanto às infiltrações causadas pela quebra de telhas ou pela necessidade de tratamento de impermeabilização, no primeiro caso é sugerida a troca das telhas danificadas por outras de igual modelo e material; no segundo caso, é necessário refazer o tratamento de impermeabilização anteriormente executado.

b) Quanto aos problemas de infestações de ervas daninhas e detritos fecais de aves, faz-se necessária a remoção, higienizando o local. Além disso, é importante que medidas sejam tomadas para impedir o acesso dessas aves ao edifício, além de elaborar um programa de manutenção periódica.

c) Tratamento das superfícies: antes de tudo, deve ser feita uma análise estratigráfica para buscar as cores originais. Obtido o resultado, necessita-se fazer uma análise dos estratos posteriores, para definir, então, a melhor cor a ser utilizada interna e externamente. Deste modo, é fundamental saber o tipo de reboco e de tinta utilizados na época da construção, tanto nas áreas internas como nas externas, para então definir um tipo de tinta compatível com os substratos. Deve-se, também, analisar as cores de cada elemento da fachada, para que se possa fazer uma proposta condizente que valorize o estilo arquitetônico utilizado.

d) As diretrizes para ocupação do espaço precisam respeitar os princípios fundamentais de mínima intervenção, distinguibilidade e retrabalhabilidade. O primeiro princípio deve direcionar as propostas de alterações internas para a ocupação da Estação da Noroeste do Brasil, baseadas em um juízo histórico-crítico, considerando a concepção original do edifício (distribuições dos espaços internos, circulações horizontais e verticais)

e as transformações ao longo do tempo. É de suma importância que o novo uso dado à estação seja adequado à configuração original, para que sejam feitas somente mínimas intervenções na estrutura física. O outro princípio, da distinguibilidade, considera que as intervenções executadas devem utilizar materiais distintos dos originais, mas que permitam a reintegração de sua imagem original. No caso de uma redistribuição dos espaços internos, aberturas de vãos, colocação de novas portas e de forro, necessitam ser diferentes, porém é preciso se integrar ao conjunto da obra. O último princípio, da retrabalhabilidade, prega que as intervenções executadas devam ser respeitadas, ou seja, a nova configuração interna da Estação poderá permitir intervenções futuras, sem desfigurar o espaço nem alterar a estrutura original.

e) As diretrizes para o contexto urbano devem se basear nos princípios do restauro urbano, buscando compreender a Estação da NOB como integrante de um sítio industrial composto por estações, oficinas e residências de funcionários das três estradas de ferro. É necessário, como “defendem os pressupostos da conservação integrada, buscar soluções a partir de esforços e contribuições multidisciplinares” (RUFINONI, 2013, p. 210). O papel contemporâneo da estação deve estar voltado ao uso da comunidade em geral, de preferência atividades relacionadas ao setor público que permitam rememorar a época áurea da ferrovia, sem se esquecer que é necessário que ela se torne um dos elementos organizadores do planejamento urbano da área central, juntamente com o restante do complexo ferroviário local. Porém, é imprescindível considerar o retorno das atividades da ferrovia e a permanência das linhas férreas principais.

## REFERÊNCIAS

ANTONIO FILHO, Fadel David. Sobre a palavra “sertão”: origens, significados e usos no Brasil (do ponto de vista da ciência geográfica). *Ciência Geográfica*, Bauru, ano XV, v. XV, jan./dez. 2011. Disponível em: <[http://www.agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXV\\_1/AGB\\_dez2011\\_artigos\\_versao\\_internet/AGB\\_dez2011\\_11.pdf](http://www.agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXV_1/AGB_dez2011_artigos_versao_internet/AGB_dez2011_11.pdf)>. Acesso em: 1 mar. 2016.

BAURU (São Paulo). Secretaria Municipal da Cultura. Codepac – Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru. Processo de Tombamento nº 18030, 1996.

BAURU (São Paulo). Decreto Municipal nº 8.617, de 28 de outubro de 1999.

CARBONARA, Giovanni. *Avvicinamento al restauro: teoria, storia, monumenti*. Napoli: Liguori, 1997.

CASTILHO, Alfredo de. *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: relatório do ano de 1935*. Apresentado ao Exmo. Snr. Dr. João Marques dos Reis, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas. [S.l.]: [s.n.]: 1936. Anual.

CENTURION, Monise. Codepac aprova “poderes” na estação. *JCNET*, Bauru, 26 set. 2009a. Disponível em: <[http://www.jcnet.com.br/editorias\\_noticias.php?codigo=166737&ano=2009](http://www.jcnet.com.br/editorias_noticias.php?codigo=166737&ano=2009)>. Acesso em: 12 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. Estação é declarada de utilidade pública. *JCNET*, Bauru, 18 out. 2009b. Disponível em: <[http://www.jcnet.com.br/editorias\\_noticias.php?codigo=168351&ano=2009](http://www.jcnet.com.br/editorias_noticias.php?codigo=168351&ano=2009)>. Acesso em: 12 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. Compra da estação: G7 quer que prefeito pechinche. *JCNET*, Bauru, 27 out. 2009c. Disponível em: <[http://www.jcnet.com.br/editorias\\_noticias.php?codigo=168999&ano=2009](http://www.jcnet.com.br/editorias_noticias.php?codigo=168999&ano=2009)>. Acesso em: 9 set. 2014.

COELHO, Gustavo Neiva. Art déco: os signos do poder na arquitetura oficial em Goiânia. In: 1º SEMINÁRIO INTERNACIONAL: ART DÉCO NA AMÉRICA LATINA, 1., 1997, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo da PUC/RJ; Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/SMU; Solar Grandjean de Montigny, 1997. p. 165.

CONDE, Luiz Paulo Fernandez. Art déco: modernidade antes do movimento moderno. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL: ART DÉCO NA AMÉRICA LATINA, 1., 1997, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo da PUC/RJ; Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/SMU; Solar Grandjean de Montigny, 1997. p. 69.

DEFENSORES do patrimônio da ferrovia apoiam desapropriação. *Bom dia Bauru*, Bauru, 1 jan. 2006. Disponível em: <<http://www.bomdiabauru.com.br/index.asp?jbd=3&id=85&mat=15111>>. Acesso em: 21 fev. 2006.

FRICELLI, Adriana. Prédio da NOB já é de utilidade pública. *JCNET*, Bauru, 29 jan. 2006. Disponível em: <[http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=67354](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=67354)>. Acesso em: 21 fev. 2006.

GHIRARDELLO, Nilson. *À beira da linha: formações urbanas da noroeste paulista*. 240 p. 1999. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1999.

\_\_\_\_\_. Nos trilhos do passado: o conjunto da NOB em Bauru. In: SEMINÁRIO NACIONAL E ENCONTRO LATINO-AMERICANO, 5., 2001, Piracicaba. *Anais...* Piracicaba: Unimep, 2001.

\_\_\_\_\_. As ferrovias no processo de reorganização do centro urbano de Bauru. In: ALVES, Silvana Aparecida; BITTENCOURT, Luiz Cláudio; AMARAL, Cláudio Silveira (Org.). *Arquitetura, urbanismo e paisagismo: contexto contemporâneo e desafios em áreas centrais*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015.

GONÇALVES, Nélson. Estação da NOB pode virar shopping. *Jornal da Cidade de Bauru LTDA*, Bauru, Caderno Política, p. 4, 4 maio 2006.

\_\_\_\_\_. Banco pagará reforma da Estação. *JCNET*, Bauru, 30 dez. 2013. Disponível em: <<http://www.jcnet.com.br/Politica/2013/12/banco-pagara-reforma-da-estacao.html>>. Acesso em: 14 jan. 2016.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Fapesp; SEC, 1998.

\_\_\_\_\_. O tratamento das superfícies arquitetônicas como problemas teórico da restauração. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v.12, p. 309-330, jan./dez. 2004

LIMA, João Francisco Tidei. *Antigo conjunto da Companhia N.O.B.* 2003. Disponível em: <<http://www.bauru.sp.gov.br/codepac.codepac.processostombados/parecer>>. Acesso em: 15 nov. 2003.

LOUSADA, Vinícius. Projeto inicia revitalização do Centro. *JCNET*, Bauru, 7 nov. 2014. Disponível em: <<http://www.jcnet.com.br/Politica/2014/11/projeto-inicia-revitalizacao-do-centro.html>>. Acesso em: 29 jan. 2016.

LUTZ, Américo Marinho. *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: relatório do ano de 1937*. Apresentado ao Exmo. Snr. General João de Mendonça Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas. [S.l.]: [s.n.]: 1938. Anual.

MENDES, Aline. ABL terá sede própria na Estação Ferroviária de Bauru. *JCNET*, Bauru, 19 jul. 2015. Disponível em: <<http://www.jcnet.com.br/Cultura/2015/07/abl-tera-sede-propria-na-estacao-ferroviaria-de-bauru.html>>. Acesso em: 14 jan. 2016.

NAVARRO, Thiago. Prefeitura inicia obra em estação antiga da NOB aos poucos. *JCNET*, Bauru, 10 abr. 2015. Disponível em: <<http://www.jcnet.com.br/Politica/2015/04/prefeitura-inicia-obra-em-estacao-antiga-da-nob-aos-poucos.html>>. Acesso em: 12 jan. 2016.

PAULETO, Ludmilla Sandim Tidei de Lima. *Diretrizes para intervenções em edificações ferroviárias de interesse histórico no Estado de São Paulo: as estações da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. 470 p. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

PRÉDIO da estação será transferido hoje a Sindicato dos Ferroviários. *JCNET*, Bauru, 23 mar. 2010. Disponível em: <[http://www.jcnet.com.br/editorias\\_noticias.php?codigo=179222&ano=2010&p](http://www.jcnet.com.br/editorias_noticias.php?codigo=179222&ano=2010&p)>. Acesso em: 12 jan. 2016.

PREFEITURA dá 1º passo nesta semana para ocupar estação. *JCNET*, Bauru, 23 jan. 2006. Disponível em: <[http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=66905](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=66905)>. Acesso em: 21 fev. 2006.

PREFEITURA de Bauru abre licitação para reformar estação ferroviária. *JCNET*, Bauru, 28 set. 2010. Disponível em: <[http://www.jcnet.com.br/editorias\\_noticias.php?codigo=192565&ano=2010&p](http://www.jcnet.com.br/editorias_noticias.php?codigo=192565&ano=2010&p)>. Acesso em: 12 jan. 2016.

RIEGL, Alois. *Il Culto Moderno dei Monumenti: Il suo carattere e i suoi inizi*. Bologna: Nuova Alfa, 1990.

RUFINONI, Manoela Rossinet. *Preservação e restauro urbano: intervenções em sítios históricos industriais*. São Paulo: Fap-Unifesp; Edusp, 2013.

SÃO PAULO (Estado). Minuta de Resolução, Ata 1753, sessão 26 maio 2014. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/72421055/dosp-executivo-caderno-1-01-07-2014-pg-40/pdfView>>. Acesso em: 1 mar. 2016.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Estado da Cultura. UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico, CONDEPHAAT. Processo de Tombamento nº 30,367, 1992.

SECRETÁRIO quer que Estação Ferroviária abrigue mercado. *JCNET*, Bauru, 7 jul. 2015. Disponível em: <<http://www.jcnet.com.br/Politica/2015/07/secretario-quer-que-estacao-ferroviaria-abrigue-mercado.html>>. Acesso em: 29 jan. 2016.

SOARES, Naia Alban. Art déco e moderno: conceitos que se confundem no ambiente progressista brasileiro. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL: ART DÉCO NA AMÉRICA LATINA, 1., 1997, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo da PUC/RJ; Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/SMU; Solar Grandjean de Montigny, 1997. p. 217.

SOUZA, Marcelo de. Ocupação da estação será em um ano e meio, diz Ana Maria Daibem. *JCNET*, Bauru, 24 jan. 2006. Disponível em: <[http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalle2006.php?codigo=66968](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalle2006.php?codigo=66968)>. Acesso em: 21 fev. 2006.

VASCONCELOS, Augusto Carlos de. *História do concreto armado no Brasil: contribuições para a história da engenharia no Brasil*/ coord. M. Vargas. São Paulo: Edusp, 1994.

## BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro*. Cotia: Fapesp, 2009.

\_\_\_\_\_. Critérios e multidisciplinaridade na preservação do patrimônio industrial, *Taipa: Revista do Museu da Cidade de Curitiba*, n. 1, p. 6-17, 2012.

\_\_\_\_\_. A expansão ferroviária em São Paulo (Brasil) e problemas para a preservação de seu patrimônio. *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n. 23, p. 166-197. dez. 2012.

SALCEDO, Rosío Fernández Baca; BENINCASA, Vladimir. *Questões contemporâneas: patrimônio arquitetônico e urbano*. Bauru: Canal 6, 2017.

Recebido em: 04/06/2017

Aprovado em: 08/12/2017