

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres
RPMF - Recurso Preservação da Memória Ferroviária

ANEXO V – Portifólio Proponente

PATRIMÔNIOS EM REDE



portfolio

Projeto Memória Ferroviária + SITU

unesp 



GRUPO S.I.T.U.

IDENTIFICAÇÃO

O **Grupo SITU** (Sistemas Integrados Territoriais e Urbanos) atua nas linhas de História da Cidade, da Paisagem e do Território, e na Planificação e Projeto Territorial, da Paisagem e Urbano. Estrutura-se como um itinerário de pesquisa com dupla intenção: primeiramente, atuar como grupo de reflexão superando a rígida antinomia entre planejamento e projeto e, em decorrência, estabelecer relações com o ambiente por meio da pesquisa, da reflexão e da ação, articulando a investigação acadêmica com políticas públicas e projetos de extensão diversos, objetivando produzir um conhecimento científico como suporte para a Planificação e Projeto Territorial, da Paisagem e Urbano.

- **Ano de formação:** 2003
- **Líderes:** Dr. Adalberto da Silva Retto Junior - Dra. Marta Enokibara
- **Instituição do grupo:** UNESP - Faculdade de Arquitetura Artes e Comunicação de Bauru
- **Link:** <http://dgp.cnpq.br/dgp/espelhogrupo/705513>

LINHA DE PESQUISA

- Planejamento Territorial e Inventários Urbanos
- Arquitetura da paisagem
- Avaliação do Ambiente Construído e Reabilitação do Patrimônio
- Conhecimento Histórico Ambiental Integrado na Planificação Territorial e Urbana
- História da Cidade e do Território
- Planejamento Territorial Urbano e Áreas Degradadas Urbanas

PESQUISADORES INTERNACIONAIS

- Dr. José Manuel Cordeiro (Universidade do Minho)
- Dr. Enrique Larive Lopez (Universidade de Sevilha)
- Dr. Julián Simal Sobrino (Universidade de Sevilha)
- Dr. Domingo Cuellar (Universidade Juan Carlos)

PESQUISADORES

- Dr. Adalberto Retto
- Dr. Eduardo Romero de Oliveira
- Dra. Geise Brizotti Pasquotto
- Dra. Kelly Cristina Magalhães
- Dra. Marta Enokibara
- Dra. Norma Regina Truppel Constantino
- Dr. Samir Hernandes Tenório Gomes

INSTITUIÇÕES PARCEIRAS

- FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
- CNPQ - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
- TICCIH - Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial
- APPLab - Laboratorio Americano de los Paisajes Históricos de la Producción
- UNESP - Universidade Estadual Paulista
- USP - Universidade de São Paulo
- UNICAMP - Universidade de Campinas
- UEL - Universidade Estadual de Londrina
- Istituto Universitario di Architettura di Venezia
- Fundacion de Ferrocarriles Espanhol
- Universidade de Sevilha

PESQUISADORES

- Ana Carolina Dias de Abreu (Mestrado)
- Bianca Brosco (Graduação)
- Carlos Henrique Rosa Botelho (Mestrado)
- Caroline Barros Walkinir (Ensino Médio)
- Caroline Cardoso Aguilar (Graduação)
- Daniela Yamada Namasu (Graduação)
- Danilo Sodre de Carvalho (Graduação)
- Eriton Francis Tantini (Graduação)
- Gabriela Luisa Delanio Silva (Graduação)
- Gabriela Maira Batosti Savio (Mestrado)
- Giovanna Pereira Aguirre (Mestrado)
- Guilherme Henrique Acosta de Sousa (Graduação)
- João Pedro Zanaqui Ortega Alonso (Graduação)

- Juliana Ferrari Tomazini (Graduação)
- Karina Cristina Chiari (Mestrado)
- Letícia Chilelli Gricio (Mestrado)
- Lucas Rafael Bortolotto Henrique (Doutorado)
- Pedro Lemos Gomes (Mestrado)
- Rafael Rodrigues Cortez (Mestrado)
- Raíssa de Faria Brianez (Graduação)
- Raquel Ferreira Sarti (Graduação)
- Tássia Franco de Souza (Mestrado)
- Thiago Tomassine Duarte Vieira (Graduação)
- Victor Augusto Bincoletto (Mestrado)
- Willian Pieroni de Souza (Graduação)
- Yessika Eltink (Ensino Médio)

© 2013 **S.I.T.U.**
Projetos

**Requalificação do
Pátio Ferroviário de
Bauru/SP**



Área de intervenção

Laboratório de Arquitetura, Urbanismo, Paisagismo - LAUP VI Requalificação

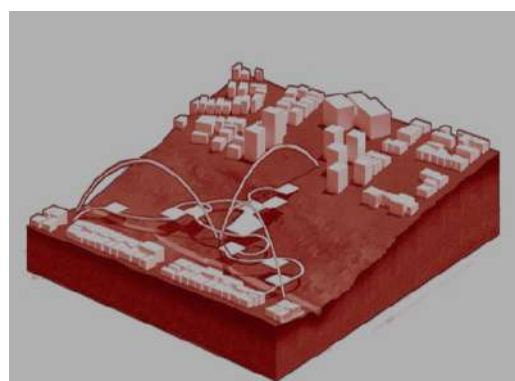
Adalberto da Silva Retto Junior
Norma Regina Truppel Constantino
Samir Hernandes Tenório Gomes

Resumo

A disciplina "Laboratório de Arquitetura, Urbanismo, Paisagismo - LAUP VI: Requalificação", ministrada para o 3º ano do curso de Arquitetura da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação - FAAC/ Unesp de Bauru, tem como ponto de partida a investigação em múltiplas escalas do Pátio Ferroviário da Cidade de Bauru e sua relação com a cidade. A estrutura do trabalho explorou três dimensões fundamentais no processo projetual de reinserção da área do complexo ferroviário na cidade: 1- a relação entre o pátio ferroviário, tombado pelo CONDEPHAAT, e a cidade; 2- a solução policêntrica para a cidade, no qual cada setor foi pensado de forma individualizada e em relação com as outras áreas envolvidas; 3- a possibilidade de gerar projetos inovadores e de valor estético que acionem, nos novos espaços e ambientes criados, a relação espaço-tempo, ao explorar para cada setor modos particularizados de regulação.



Redes



Requalificação do Pátio Ferroviário de Bauru/SP

ÁREA 6

Ana Caroline Costa, Anelise Garcia, Caroline Bonfim, Fernando Chastet e Luis Carlos Cavalcante

A área é em questão está inserida no entorno imediato do Corrego da Gramma, localizada na porção oeste da cidade, tendo como limites físicos o estádio do Paraná de Pressão na Vila Político, indo até os sítios do Coagep, no Jardim Maniú.

Localização



O projeto em si é dividido em três partes que se conectam para criar uma grande área de diferentes usos para a população. São eles um Complexo Olímpico, um Parque Linear no fundo do vale e o Sítio Hotel Bauru que, unido a um grande equipamento comercial, funciona como atração para o percurso completo do parque.

As principais diretrizes projetuais consideradas para o desenvolvimento do programa foram a recuperação e a revitalização do espaço degradado, a proteção do córrego e a integração entre os bairros limítrofes que o margeiam e, por fim, a consolidação da identidade da cidade. O objetivo foi reviver a identidade histórica de Bauru por meio de seu âmbito esportivo, que também tem suas raízes naquela região, criando uma cidade olímpica através do parque, de forma a revitalizar esse fundo de vale. Propõe, assim, a mudança da atual paisagem, limpa e de desagradável caminhada, por uma área fresca e arborizada que se torne um refúgio para a população.

O parque adiciona um elemento novo e importante e para a ideia de identidade, mesmo na escala do bairro e do município, especificamente com o alargamento do Córrego da Gramma por meio da representação.

Implantação Geral



Extensão da área



ÁREA 7

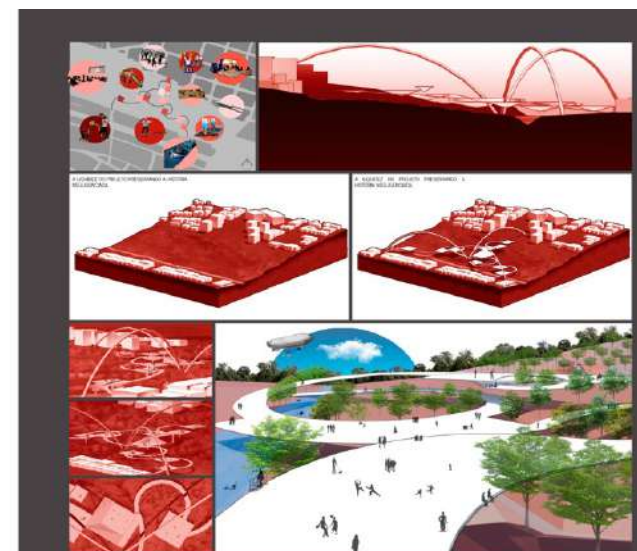
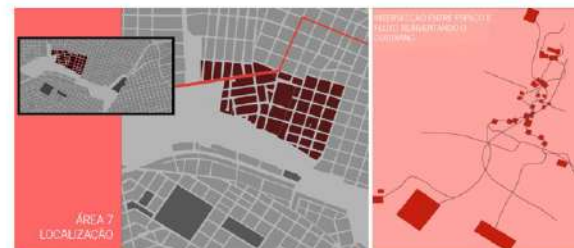
Francisco Ianzantti, Juliá Carrer, Pedro Munhoz, Maurício Oliveira e Nicolas Matuzzo

O projeto para a área do Jardim Cerson França dá destaque para a questão da conexão e integração entre os dois lados do vale, através da concepção de um elemento de ligação que visa suprir as necessidades apresentadas pelos próprios moradores da área (cultura e lazer). Assim, com uma estrutura que "flutua" e se sobrepõe sem agressividade pelo vale, o projeto procura sanar essas falhas e promover a integração com os regimes do Paralelo e da RTE, além da reformulação do contato da população com a paisagem do vale que acaba por criar uma hibridização estruturada pelo próprio equipamento.

Além disso, foi destinada uma área para habitação social, que receberia os moradores da ocupação irregular próxima à EE. Para viabilizar os custos da obra, a verticalização e a aplicação adequada dos instrumentos do Estatuto da Cidade

como o PEUC, IPTU Progressivo no Tempo, Direito de Preempção e Outorga Onerosa) no bairro contribuiria para arrecadar fundos para a consolidação do projeto.

Localização



ÁREA 8

Bruna Santana, Carolina Rosseto, Giovanna de Azevedo, Malisa Neves e Paulo Dezane

O Bela Vista se configura como um dos bairros mais antigos de Bauru, sendo um espaço de importância histórica no contexto geral da cidade. Atualmente o bairro se encontra espremido do Centro, pois a avenida Nuno de Assis e o pólo ferroviário funcionam como barreiras limitrofes.

Localização



Entre os pontos históricos do bairro, o grupo propõe um percurso com alargamento das calçadas, instalação de bancos, lixeiras e postes de iluminação no nível do pedestre, além de infra-estrutura com o Centro, todas exclusivas para pedestres. A primeira delas acompanha a Via Dutra JK e a segunda e a terceira se dão no nível da ferrovia e conectam o bairro a retorta e aos galpões da Estação Paulista.

A fim de trazer um espaço de lazer para o bairro, propõe-se um prédio que abriga uma sala de cinema e um auditório, rememorando a uma época em que o Bela Vista possuía um cinema de rua, provavelmente localizado em frente à Praça dos Expedicionários. Pensado para servir a comunidade local, o complexo de cinema e teatro conta com uma área verde que deve funcionar como espaço de permanência e também de passagem para aqueles que buscam acesso ao bairro, já que se prevê que o prédio ocupará um terreno entre o fórum

e a Nuno de Assis. O projeto busca valorizar o Bela Vista ao pontuar a história presente em seus elementos arquitetônicos e integrá-los ao Centro através de componentes culturais, buscando sempre pensar no bem-estar do pedestre.

Implantação Geral



Contexto Urbano



Requalificação do Pátio Ferroviário de Bauru/SP

PARECER PROCESSO CONDEPHAAT 30367 ANO 2009

Interessado:
Data do Protocolo:
Assunto: Contestação do tombamento do Complexo Ferroviário de Bauru.

I- Apresentação

"De forma objetiva, a contestação da Prefeitura de Bauru propõe a supressão do perímetro de tombamento do Complexo Ferroviário, constante da minuta da Resolução aprovada, com apenas o tombamento individual das edificações que o compõem, um polígono de proteção para os espaços intersticiais e constitutivos".

Os argumentos da Prefeitura de Bauru estão explicitados na 1779, assim como toda tramitação legal por qual passa a área. Na 1780 a prefeitura defende o "tombamento pontual" de diversas edificações localizadas no espaço [...] e não do perímetro em tela, elencando os prejuízos ao processo de desenvolvimento e revitalização sustentável da região central (onde) o antigo não inviabiliza os novos usos e que atenda as demandas do presente, elencando hipóteses de alterações na área.

O parecer técnico UPPH conclui que o tombamento do Complexo Ferroviário de Bauru, estabelecendo o perímetro de proteção e a listagem dos edifícios, não constitui impeditivo, a priori, para a realização dos projetos mencionados pela prefeitura, ressaltando que a "proteção prévia das áreas livres do entornoamento deve ser avaliada como imprescindível para a compreensão desse incomensurável conjunto ferroviário". Reforça também, que "a proteção das áreas livres não deve ser automaticamente traduzida em 'intocáveis' ou não edificandi [...] basta que os projetos estabeleçam relações valorizadoras e concordes com os espaços e edificações protegidos, e respeitem – ou potencializem – a memória e os significados do Complexo de Bauru".

Os historiadores Carlos Camilo Mourão Júnior e Eliane Mônica Watanabe, colocam dois filios reflexivos relevantes: o primeiro refere-se à pertinência de eventual tombamento estadual incidir sobre bens já preservados pelo município; o segundo concentra-se na tensão, por vezes falha, entre tombamento e desenvolvimento urbano. Por fim, denotam que "não houve nenhum elemento novo na peça contestatória protocolada pela Prefeitura de Bauru".

Sobre o primeiro aspecto: Por que o estado tombou algo já reconhecido pela Prefeitura?

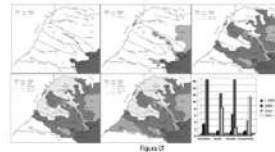
Dentre as muitas e diversas contribuições dos estudos sobre o tema da implantação do Complexo Ferroviário de Bauru, poucas enfrentaram tal problemática numa perspectiva comparativa e em uma amplitude transocênica que o objeto permite.

O cruzamento de dados coletados em arquivos locais e de instituições de ensino internacionais que, recentemente, vem sendo estudados por diversos grupos de pesquisa, descretem um elenco de profissionais brasileiros e estrangeiros que trabalharam na implantação das ferrovias, em empresas ferroviárias e companhias colonizadoras, como também, em projetos e levantamentos para conhecimento do território nacional, ratificando uma efetiva circulação de homens, produtos, de formas, de ideias, relevantes para examinar o caso em uma escala mais ampla daquela inicialmente prevista.

Vale ressaltar que, a ocupação de aproximadamente 65% do solo do Estado de São Paulo, deu-se a partir das "Les franges pionnières", como denominado pelo geógrafo francês Pierre Monbeig (1968-1987), que, em primis estudou a rede de cidades fundidas com o eixo da ferrovia, de qual até então, eram "zonas desconhecidas habitadas por indígenas", a Oeste do Estado de São Paulo.

Nas palavras de Prado Júnior, "aos poucos as estradas de ferro vão abrindo novas zonas, estendendo seus tentáculos para longe, a fim de englobar no sistema econômico Paulista um território cada vez maior". E assim, o sistema ferroviário, apesar da dificuldade de transposição pela serra, arduamente se aos antigos caminhos de penetração, fluviais e terrestres da Capitania, fundando cidades em um arco temporal dilatado, até os anos de 1954" (Fig. 01).

FIGURA 01 - O eixo ferroviário na formação do desenvolvimento do Estado de São Paulo. Fonte: Prado Júnior, 1992, p. 115. O eixo ferroviário de São Paulo, em 1954, no momento de sua formação, com o eixo da ferrovia, de qual até então, eram "zonas desconhecidas habitadas por indígenas", a Oeste do Estado de São Paulo.



A luz desse processo o autor de Raízes do Brasil (1936)¹, começou a definir um contraponto entre a urbanização do sertão e a do litoral, aventando outras possibilidades interpretativas a partir da noção de fronteira. Nos livros Monções (1945) e Caminhos e Fronteiras (1957), o autor efetivamente trata o tema da conquista do Oeste Paulista, dando-lhe um caráter particular, vinculando-o à história da urbanização brasileira.

Logo, em uma tentativa de narrar o processo de configuração e reconfiguração das zonas pioneiras do Estado de São Paulo, não seria somente o complexo de Bauru a ser pensado como objeto de patrimonialização, mas também, o das outras cidades denominadas "boças do sertão", que por volta dos anos de 1980 e de forma muito semelhante, colocam-se como peças relevantes e repletas de valor patrimonial internalizadas à malha urbana.

Dessa forma, não se trata de um tombamento incidir sobre o outro, mas sim, de estabelecer análises comparativas como forma de inserir o objeto – ferrovia e a formação do Oeste Paulista, em sua natureza histórica, geográfica e arquitetônica. Dentro dessa perspectiva, a ferrovia se afirma como modalidade de transporte, que propiciou, não só o reequacionamento da ocupação das cidades do Estado de São Paulo, como também, o "aparelhamento técnico do país" a partir da construção de várias obras de engenharia que, segundo Xavier², causou uma integração parcial do território

¹ A primeira edição do livro de 1936, sendo reeditado e revisado por uma segunda e terceira vez, em 1947 e 1955, respectivamente. É preterido, na primeira e segunda edições, por Antônio Candido e na terceira pelo autor Paulo Bonfatti, um Prefácio escrito por Carlos de Castro e Melo. ² Xavier, 1987. Mito e realidade da engenharia e da tecnologia do transporte. O exemplo da rede ferroviária brasileira, in: SANTOS, Milton & SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 1987. Sobre a perspectiva da ferrovia e o primeiro momento, entre a segunda metade do século XIX e os anos 30, quando se dá uma integração parcial do território, a segunda edição, revisada por Maria da Glória Xavier, 1987. Mito e realidade da engenharia e da tecnologia do transporte. O exemplo da rede ferroviária brasileira, in: SANTOS, Milton & SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 1987.

brasileiro, polarizado por São Paulo". Neste cenário, o café figura como suporte econômico para a construção de um projeto que previra a ligação, não somente entre os dois oceanos: Atlântico e Pacífico, mas de um programa mundial, tendo como suporte o sistema ferroviário (Fig. 02).



³ Trabalho sobre a Ferrovia de Bauru e a ferrovia de 1940 e a ferrovia de 1940, sendo reeditado e revisado por uma segunda e terceira vez, em 1947 e 1955, respectivamente. É preterido, na primeira e segunda edições, por Antônio Candido e na terceira pelo autor Paulo Bonfatti, um Prefácio escrito por Carlos de Castro e Melo. ⁴ Xavier, 1987. Mito e realidade da engenharia e da tecnologia do transporte. O exemplo da rede ferroviária brasileira, in: SANTOS, Milton & SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 1987. Sobre a perspectiva da ferrovia e o primeiro momento, entre a segunda metade do século XIX e os anos 30, quando se dá uma integração parcial do território, a segunda edição, revisada por Maria da Glória Xavier, 1987. Mito e realidade da engenharia e da tecnologia do transporte. O exemplo da rede ferroviária brasileira, in: SANTOS, Milton & SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 1987.

Sobre o segundo ponto: relativo à relação entre tombamento e desenvolvimento urbano.

A partir dos anos de 1980, pouco antes da proposta de tombamento da área, o urbanismo – naquilo que tem de específico – incorporou efetivamente no seu corpo disciplinar a questão das áreas abandonadas e internalizadas à malha urbana como paisagem: reconfigurações de partes das cidades como paisagem, a partir dos projetos de reestruturações de áreas ferroviárias, tramas urbanas, centros históricos, que começaram a delinear um percurso gradual, que coloca o projeto de espaços abertos como conectores das estruturas urbanas e territoriais.

Assim, o urbanismo delineia o programa a partir de um conjunto de técnicas, objetivando colocar cada edifício no tempo e no lugar justo, criando condições preliminares para a reinserção arquitetônica na paisagem, ou ainda, a reedificação de áreas abandonadas na cidade, como cabe exemplificar o caso de Bauru.

Logo, "a cidade contemporânea feita de tempos sobrepostos, é também aquela apta a ser reescrita, em virtude dos anos, progressivamente inscritos, lidos e reinterpretados. Nessa cidade, como lugar revestido de sentido e de valor simbólico, político, social e econômico, cada tentativa de projeto do fragmento internalizado na paisagem estabelece um diálogo franco com as camadas de tempos, mesmo que estes sejam fluidos e mutantes, em grau do viver, do se regenerar e de observar novos significados".

Terceiro ponto: o parecer técnico UPPH conclui que "a proteção das áreas livres não deve ser automaticamente traduzida em 'intocáveis' ou não edificandi [...] basta que os projetos estabeleçam relações valorizadoras e concordes com os espaços e edificações protegidos, e respeitem – ou potencializem – a memória e os significados do Complexo de Bauru".

II- Parecer

Diante do cenário exposto procedeu-se uma investigação criteriosa, levando-se em consideração o arco temporal entre a data da proposta de tombamento (1992) e a data atual (2015), como forma de desvelar as relações recíprocas entre

a área e a cidade, tanto nas transformações do uso do solo como aquelas morfológicas.

Pontos relevantes:

1- O perímetro de proteção, que em 1992 dissolvia-se na paisagem da cidade, materializou-se em um muro, que não somente seguiu a mesma do tecido circundante, como também, culminou na perda parcial da dimensão paisagística na cidade (Fig. 04 a 07).

2- Onde o muro inexistia concretamente, há uma relação pouco clara entre as áreas limítrofes e a urbanização consolidada, criando uma área de transição relativamente ambígua do ponto de vista funcional e urbano (Fig. 08 a 22).

3- Alguns edifícios elencados no processo passaram por restauro e estão sendo ocupados por secretária, museu, etc. Apesar da ação deliberada de reconversão urbana a partir da mudança de uso, em nenhuma área do entorno – na qual foi efetuada a restauração – obteve valorização do local. Ao contrário, a cada ano que passa atinge índices preocupantes de degradação social, econômica e física.

4- O confronto entre o uso do solo de 1992 e o atual demonstra, na lateral de denominado centro antigo, uma predominância de serviços que anteriormente era comercial; na lateral esquerda e direita ao longo da margem, a concentração de uma urbanização desqualificada e com pluralização mínima para usos de comércio local, com poucos serviços (Fig. 03).



Figura 4

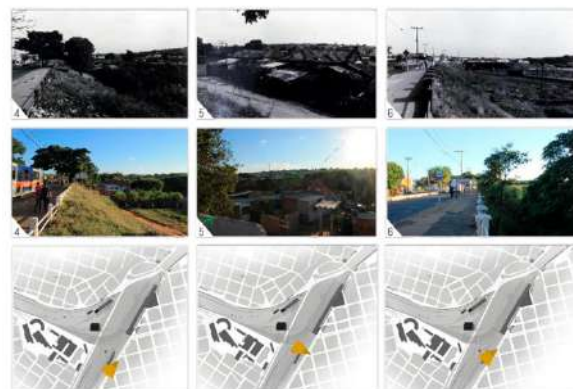


Figura 5



Figura 6

Requalificação do Pátio Ferroviário de Bauru/SP

A Construção da Paisagem de Fundos de Vale em Bauru¹

Prof.^a Dr.^a Norma Regina Truppel Constantino

Resumo

O presente artigo é baseado na tese de doutoramento apresentada à FAUUSP em 2005, em que se buscou responder as seguintes questões: Como era a paisagem original? Como a legislação veio a influenciar na construção da paisagem? Quais os impactos provocados pela urbanização na paisagem? É possível planejar com a paisagem? A intenção da revalorização da paisagem natural é um tema presente nas discussões atuais sobre as cidades, onde se busca incorporar os elementos naturais com o fim de imprimir uma dimensão qualitativa, entendendo a paisagem como um sistema e como forma construída pelas ações da sociedade. A região de Bauru, até o final do século XIX era o "sertão desconhecido", com limites imprecisos e intensa ocupação por posseiros. A matriz da paisagem original era formada por uma vasta área florestada com vegetação de cerrado e os corredores verdes - as matas de galeria ao longo dos córregos. Através de levantamentos, constatou-se que os espigões que se formavam as bacias hidrográficas dos córregos que cortam o atual perímetro urbano coincidiam com os limites das primeiras fazendas formadas. Os proprietários das fazendas foram os responsáveis pela doação da área para o patrimônio religioso - núcleo inicial da cidade. O parcelamento das fazendas em glebas - onde o processo de delimitação adotado era o da "aguada" - e seu posterior loteamento, seguindo um traçado em quadriculário contínuo, desconsiderou a topografia natural resultando na forma urbana atual. A legislação consultada reforça a quadriculária urbana, tornando-a formal e legalmente instituída. Ao longo do século, a cidade vai se estendendo para além dos fundos de vale, que permanecem como um vazão entre lugares.

Introdução

A cidade de Bauru é marcada pela presença do Rio Bauru e de seus afluentes. Entretanto, o quadriculário contínuo da malha urbana se detém ao encontrar os fundos de vale dos córregos que cortam a cidade, os trilhos da ferrovia ou as rodovias, independentemente da topografia existente. Ao longo deste trabalho procura-se analisar a questão da paisagem natural e sua relação com a forma da cidade. A pesquisa sobre as origens do parcelamento urbano em Bauru, e o reconhecimento dos limites e da extensão das grandes fazendas dos pioneiros da região foi fundamental para a compreensão da paisagem urbana atual como totalidade, buscando apontar e discutir a dicotomia entre o natural e o construído.

Para esta compreensão, é necessário analisar que Bauru faz parte de uma rede de cidades surgidas no Oeste paulista no final do século XIX e início do século XX. A relação com a paisagem é fundamental para Pierre Delfort (1993) que, ao analisar, em 1938, "como se constituiu no Brasil a rede de cidades", observou que no Estado de São Paulo as estradas de ferro seguiam em geral as cristas entre as bacias fluviais - os espigões - e se afastavam dos fundos de vale.² Para Pierre Monbeig, as mesmas características geográficas são encontradas no Oeste do Estado de São Paulo e no Norte do Paraná, ao longo do Tópico de Capricórnio, onde os espigões são propícios à instalação de estradas de rodagem e ferrovias.³ Para o autor, "os vales revelaram-se impraticáveis à penetração moderna." O Governo do Estado de São Paulo, no final do século XIX e início do século XX, buscando o melhor conhecimento do sertão, confiou à Comissão Geográfica e Geológica o encargo de explorar os rios, uma lembrança das antigas vias de penetração. Entretanto, os rios do planalto ocidental paulista apresentavam muitos trechos com cachoeiras, saltos e quedas, com passagens impossíveis para a navegação, ou então, trechos com pouca correnteza e margens pantanosas.

A conquista do Oeste Paulista e do Norte do Paraná, visando novas terras para o plantio do café, fez com que surgissem muitas povoações, que mais tarde vieram a tornar-se

Metodologias de Análises Interdisciplinares no Contexto do Patrimônio Ferroviário Paulista

Prof.^a Dr.^a Samir Hernandes Tenório Gomes

Introdução

Apesar dos esforços e pesquisas aplicadas em análises especiais de edifícios resultados do patrimônio ferroviário, poucos exemplos têm se produzido na área da arquitetura que, efetivamente, do ponto de vista metodológico, contribuam com recomendações sobre seus problemas funcionais e as anomalias construtivas, ambientais e funcionais. No contexto paulista, investe avaliações que explorem a potencialidade de reabilitação de edifícios paulistas de patrimônio ferroviário, a fim de identificar parâmetros de melhoria de qualidade no processo projetual e elaboração de diretrizes para futuros projetos de reabilitação. Tais iniciativas poderiam estar canalizando esforços, principalmente analisando fatores de adaptabilidade, compatibilidade/incompatibilidade, reformas e alterações, convertibilidade, reutilização espacial, versatilidade e satisfação do usuário. A adoção constante das técnicas metodológicas relacionadas à avaliação pós-ocupação, por meio da aplicação comparativa em diversas pesquisas e estudos de casos semelhantes ou em um dado estudo de caso, de forma sequencial e constante no tempo, parece ser o procedimento mais eficiente na busca para o melhor desenvolvimento de projetos futuros de reabilitação desses espaços edificados.

Este texto tem o objetivo de refletir a respeito da importância de modelos de análises interdisciplinares no contexto de bens ferroviários paulistas relacionados à reabilitação e reuso, considerando várias compreensões disciplinares para enfrentar diferentes projetos em relação aos bens e locais ferroviários paulistas.

A Questão do Patrimônio Industrial no Estado de São Paulo

No Brasil, o estorpo massivo de identificação de um pa-

trímônio nacional e de sua proteção pelo Estado é marcado pela fundação do SPIAN, em 1937. Um esforço centrado primeiro nas ideias de civilização e tradição, conforme mostra José Gonçalves, e depois nas ideias de "bens culturais" e diversidade cultural como indicadores no processo de identificação de um "caráter" nacional brasileiro (GONÇALVES, 2003). Neste contexto, a ideia de patrimônio industrial, como vástago do nosso "desenvolvimento", materializou-se no tombamento das estruturas físicas remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema (Iperê, SP) pelo SPIAN, em 1944. A questão do patrimônio industrial foi depois colocada num trabalho de Werné Dean sobre a fábrica de tijolos São Luiz (1848), dentro da perspectiva da compreensão da industrialização no Brasil, induzida pelas exportações de café (DEAN, 1971). A discussão tomou corpo apenas em 1986, no Seminário Nacional de História e Energia, promovido pelo Departamento de Patrimônio Histórico, em São Paulo. Na ocasião, Ruy Gama admitiu que os engenhos eram estruturas representativas de instalações manufatureiras do período colonial, dentro de uma história da técnica, e seriam também importantes enquanto patrimônio industrial. Em outra conferência do mesmo evento, Ulpiano Bezerra de Menezes destacou algumas dificuldades particulares ao campo do patrimônio industrial e fez uma consideração sobre exemplos do patrimônio industrial no caso do Brasil e sua relação com a dinâmica socioeconômica - particularmente sobre a ocupação portuguesa e o cultivo agrícola (GAMA, 1988). Dentro destas diretrizes discorre, por exemplo, Margarida Andreita ao apresentar o trabalho de resgate arqueológico do Engenho dos Erasmos, por ela coordenado, em Santos (SPI, ocorrido entre 1987 e 1989) (ANDREITA, 1999). De modo semelhante, Beatriz Kuhl tem um estudo notório sobre a arquitetura ferroviária em São Paulo. O patrimônio industrial é apreendido aqui enquanto realização arquitetônica, da tecnologia e da construção com ferro (KÜHL, 1998).

Relacionado à temática do patrimônio industrial no Estado de São Paulo, consideramos a importância da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Companhia Paulista e Estrada de Ferro Sorocabana. Em São Paulo, a primeira empresa ferroviária foi a São Paulo Railway, fundada em 1840 em Londres. Neste caso, a empresa tinha comprado a concessão de construção e exploração de transporte a partir do porto de Santos,



Figura 9



Figura 10



Figura 11



Figura 12

¹ O presente artigo foi originalmente publicado como capítulo do livro organizado pela CAPES-FAPESP-CNPq-FONDES, M.S.G.C., D'ARAUJO, N. O. sobre Bauru: Bauru, 1944-2004.

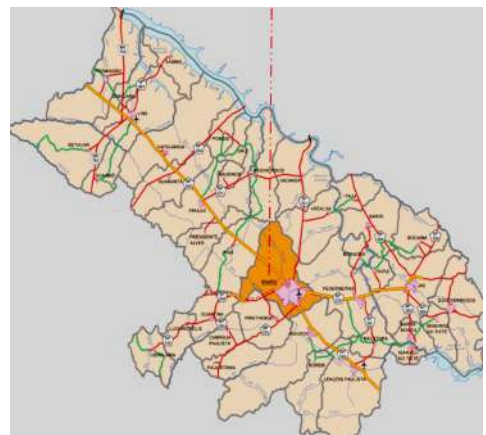
² D'ARAUJO, 1944, p. 147.
³ MONBEIG, 1938, p. 22 e 24. Segundo Pierre Monbeig, a palavra "espigão" refere-se ao relevo em forma de T, que se estende da Planície para dentro as encostas em um eixo em direção da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, e depois da Sorocabana, etc.

KMØ

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil Bauru

EFNOB/BAURU, Km 0 - Diante do mau estado de conservação dos edifícios e da documentação (relatórios, projetos, desenhos, plantas, entre outros,) que podem perder-se com o tempo e frente à carência de bases documentais e estudos que evidenciem e comprovem a importância do patrimônio cultural da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, EFNOB, propõe-se a presente pesquisa, enquadrada no EDITAL FAPESP CONDEPHAAT, 09/2011; a ser realizada por pesquisadores do Grupo de Pesquisa Arquitetura: Teoria e Projetos (GA), da FAAC/UNESP de Bauru, com a colaboração de outros especialistas. Objetivos: inventariar, identificar, localizar, selecionar e analisar o patrimônio cultural pertencente à antiga EFNOB, com sede na cidade de Bauru, quilômetro zero da ferrovia. Pretendemos pesquisar a história das construções relacionando-as a da ferrovia e levantar metricamente as seguintes edificações: Estação Central, Escritórios, Conjunto das Oficinas, Conjunto da Vila dos Funcionários

KM0





Oficinas Gerais

- Rotunda
- Fundição/Ferraria/Diesel
- Oficinas/Manutenção
- Administração

KMO

OFICINAS/MANUTENÇÃO (1919-1920)

- 6 galpões
- 12.000 m²
- 100,00m x 16,00m
- Modulação de Pilares 0,40m x 0,40m
- Pé-direito de 7,00m-9,00m
- Tesouras de Madeira
- Lanternis
- Alvenaria de Tijolos

Seção de Máquinas Operatrizes, Seção de Ferramentaria, Seção de Caldeiraria, Seção de Recuperação dos Equipamentos Móveis e Fixos, Seção de Bombas, Seção de Reparação de Vagões Metálicos e Seção de Eletricidade





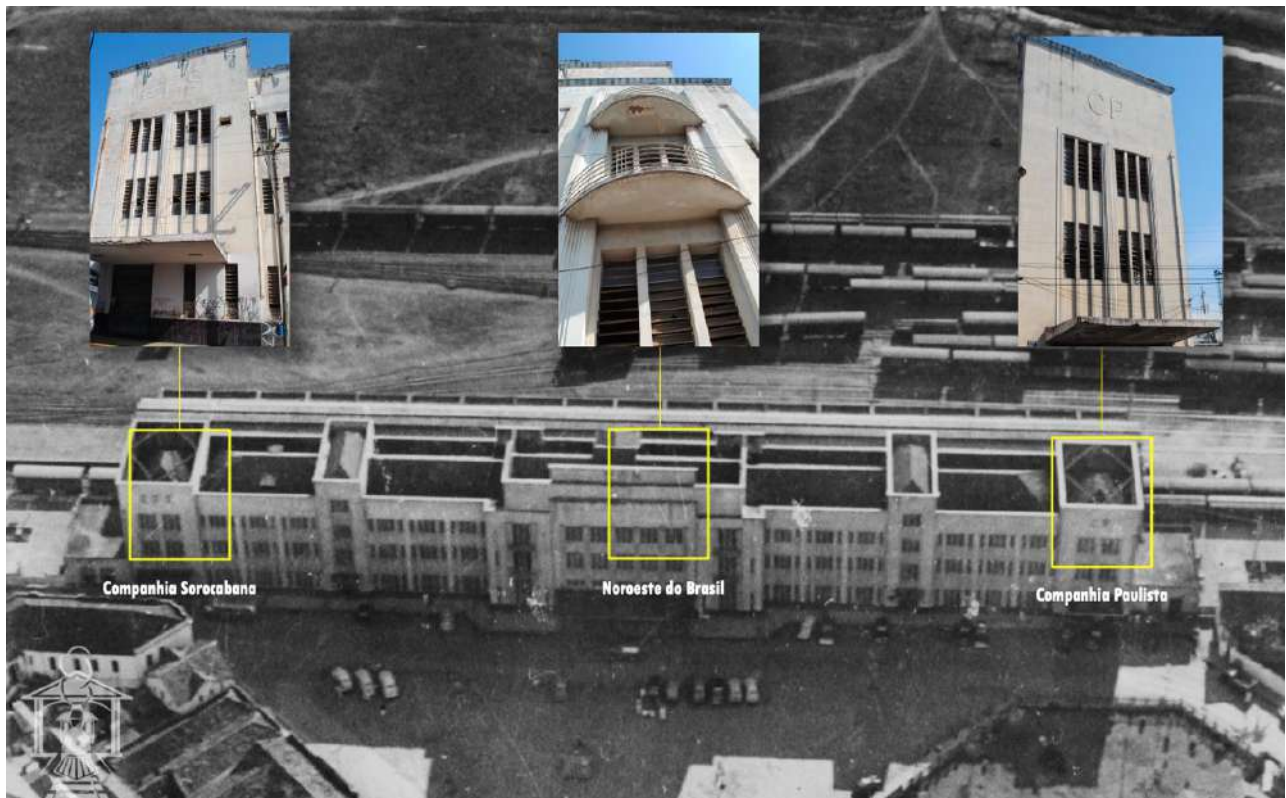


Estação de Bauru

O projeto de pesquisa a ser apresentado à Fapesp, tem como principal objetivo fazer um resgate da história da construção da Estação Central Noroeste do Brasil em Bauru, pertencente a Ferrovia Noroeste do Brasil. Obra realizada em concreto, que possui a primeira e possivelmente uma das maiores gares em concreto armado do país, sua construção foi realizada desde 1935 até 1939, seguindo os preceitos da linguagem arquitetônica em voga na época, o art déco. Além de pesquisar a história da construção, a linguagem apresentada no projeto e as principais características técnicas, esta pesquisa também objetiva uma análise dos períodos administrativos da ferrovia Noroeste do Brasil (NOB), que são revelados a partir dos projetos para a estação central. Este projeto de pesquisa está vinculado ao projeto EFNOB/BAURU, KM 0 número 2011/51014-6, o seu objetivo é inventariar, identificar, localizar e analisar o patrimônio férreo em Bauru.(AU)



KM0





PATRIMÔNIO

FERROVIÁRIO PAULISTA

O objetivo do projeto é realizar um inventário integral de patrimônio industrial em complexos ferroviários paulistas. São conjuntos pertencentes a empresas férreas que atuaram no Estado de São Paulo entre 1868 e 1971. A pesquisa tem parceria com o Grupo **Memória Ferroviária da Unesp**, **Grupo GA** e **Grupo SITU**, ambos da Unesp/Campus de Bauru. O projeto tem o apoio da FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo e considera um modelo de inventário integral de patrimônio industrial que se define por sua capacidade para documentar testemunhos materiais e imateriais deste legado para seu conhecimento, proteção, conservação, difusão e ativação, a serviço da cultura, da sociedade e do território. Desde de 2011, o projeto conta com uma série de pesquisas no âmbito da Iniciação Científica, Mestrado, Doutorado e Pós-Doutorado.



Parceiros



PATRIMÔNIO

FERROVIÁRIO PAULISTA

2006-2007

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

Formação e transformação das cidades do oeste paulista: o avanço da frente pioneira no ramal da sorocabana.

01

02

2006-2007

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

Formação e transformação das cidades do oeste paulista: o avanço da frente pioneira no ramal da noroeste(nob).

03

2006-2007

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

Formação e transformação das cidades do oeste paulista: o avanço da frente pioneira no ramal da alta paulista.

04

2006-2007

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

Formação e transformação das cidades do oeste paulista: o avanço da frente pioneira no ramal da alta araraquense.

05

2006-2007

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

Engenheiro Victor da Silva Freire, ensaio de catalogação

06

2007-2008

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

A quadrícula e suas variações na ocupação extensiva do território do oeste paulista: estudo comparativo nos quatro ramais ferroviários

07

2008-2009

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

O avanço da indústria no oeste paulista: ramal ferroviário da noroeste

08

2008-2009

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

O avanço da indústria no oeste paulista: ramal ferroviário da alta araraquense

09

2008-2009

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

O avanço da indústria no oeste paulista: ramal ferroviário da alta paulista

10

2008-2009

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

Formação e transformação das cidades do oeste paulista: o avanço da frente pioneira no ramal da sorocabana.

2008-2009

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

A legislação e seu processo de difusão na circulação dos preceitos higiênicos e inovações técnicas na reconfiguração das cidades ferroviárias do oeste paulista

12

2008-2009

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

Formação e transformação das cidades do oeste paulista: o avanço da frente pioneira no ramal da estrada de ferro araraquense.

13

2008-2009

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

Expansão oeste e companhias colonizadoras

14

2008-2009

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

Conformação da estrutura agrária na formação do tecido urbano das cidades do oeste paulista - linha alta paulista.

15

2008-2009

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

Conformação da estrutura agrária na formação do tecido urbano das cidades do oeste paulista - linha araraquense.

16

2012-2014

PESQUISA RESGATAR

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil / Bauru, km 0

17

2011-2012

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

A companhia estrada de ferro noroeste do Brasil e as oficinas gerais de Bauru

18

2011-2012

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

A Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a ponte sobre o rio Paraguai

19

2012-2013

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

Conformação dos fundos de vale no tecido urbano das cidades do Oeste paulista: linha Alta Paulista

20

2012-2013

INICIAÇÃO CIENTÍFICA

Conformação dos fundos de vale no tecido urbano das cidades do Oeste paulista: linha Noroeste

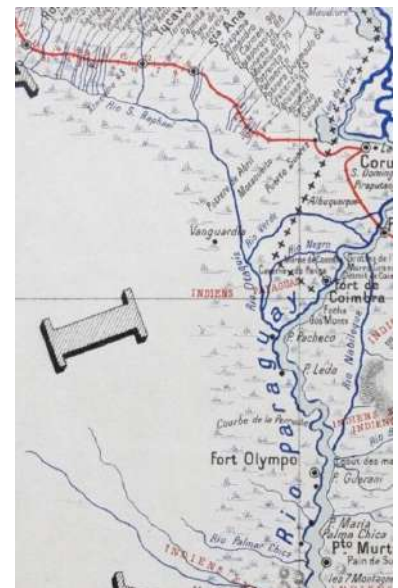
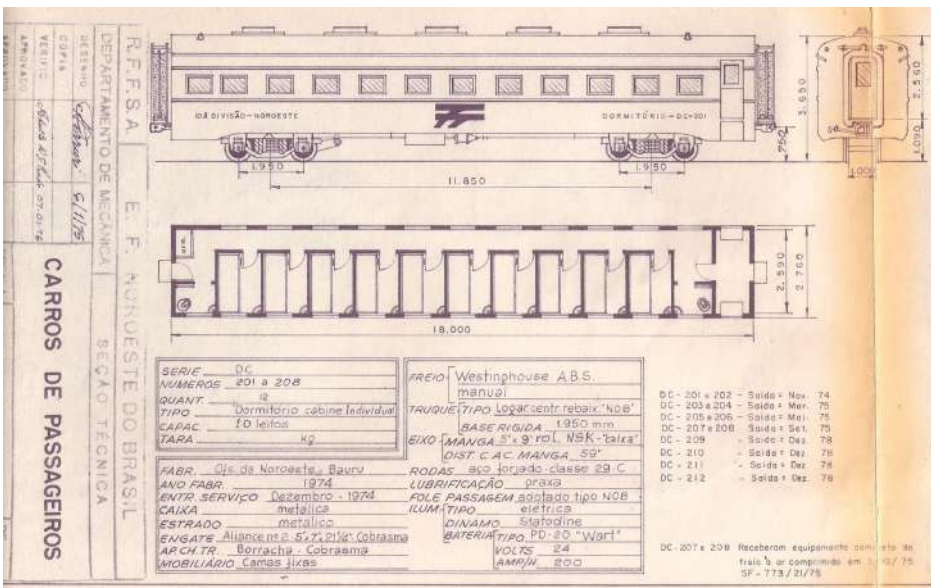
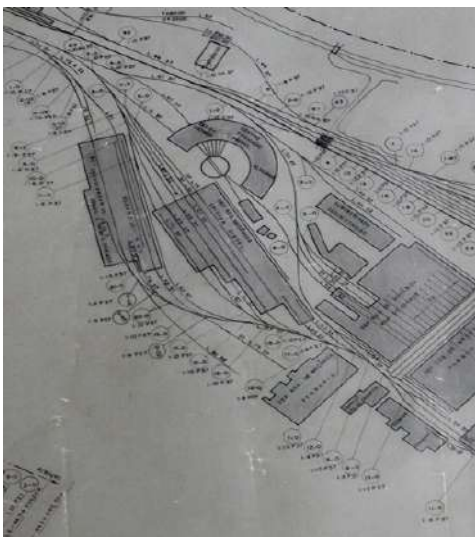
PATRIMÔNIO

FERROVIÁRIO PAULISTA



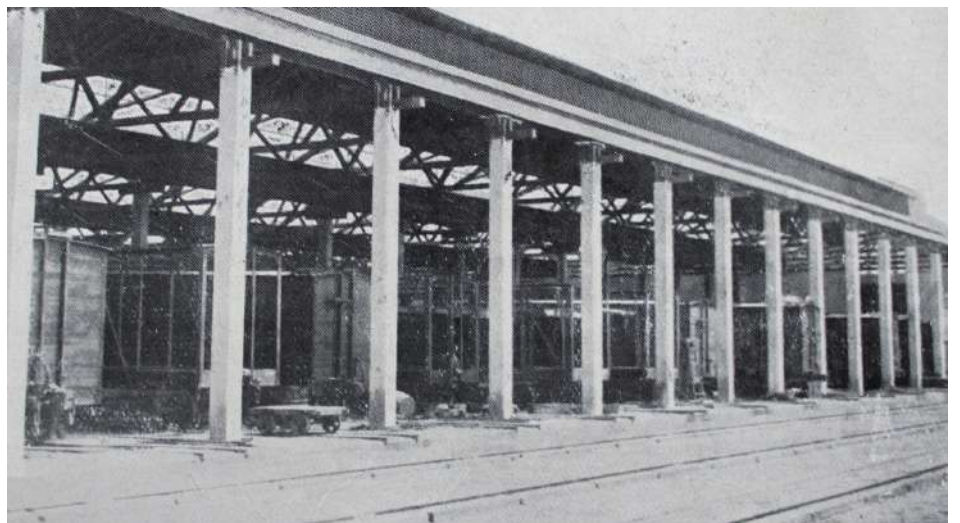
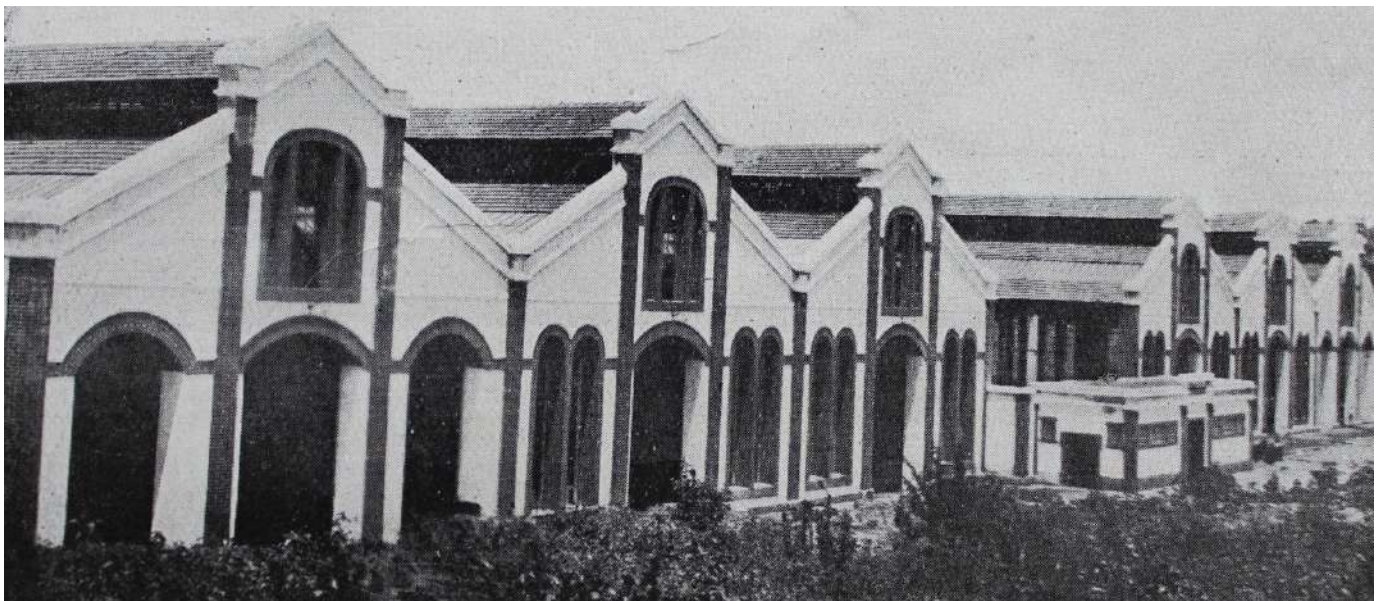
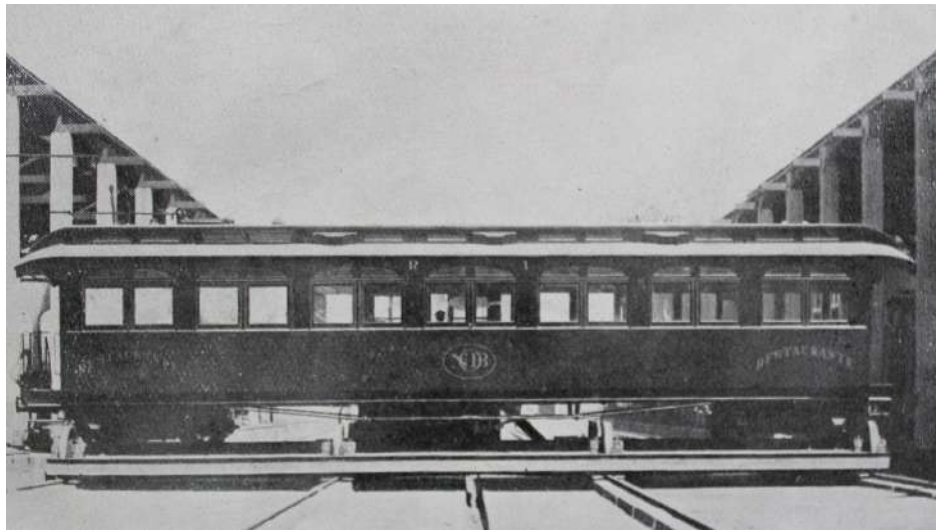
CARTOGRAFIA

Dos desafios apresentados pelos conjuntos de documentos cartográficos que integram o acervo da **EFNOB** - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na cidade de Bauru/SP, vinculados ao tratamento desse material, bem como à criação de formas de acesso em rede, disponibilização e recuperação de informação, a pesquisa teve como objetivo principal a criação de um acervo digital cartográfico do patrimônio industrial ferroviário da EFNOB na cidade de Bauru/SP



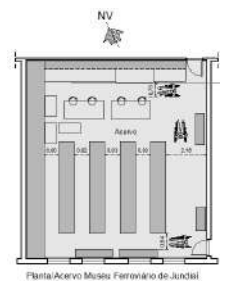
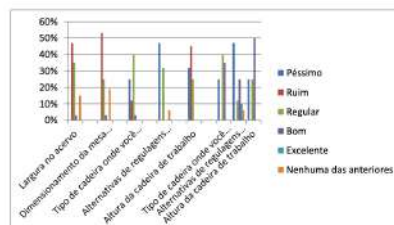
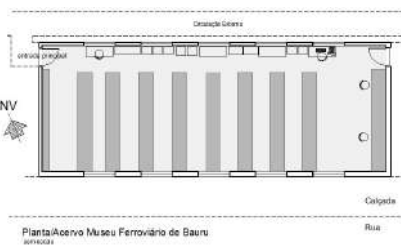
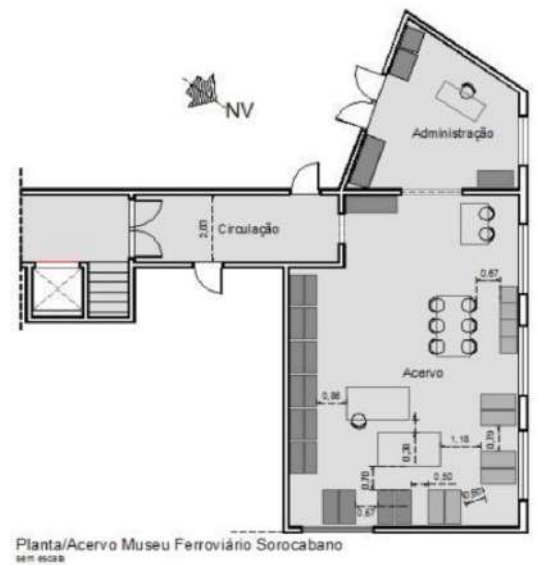
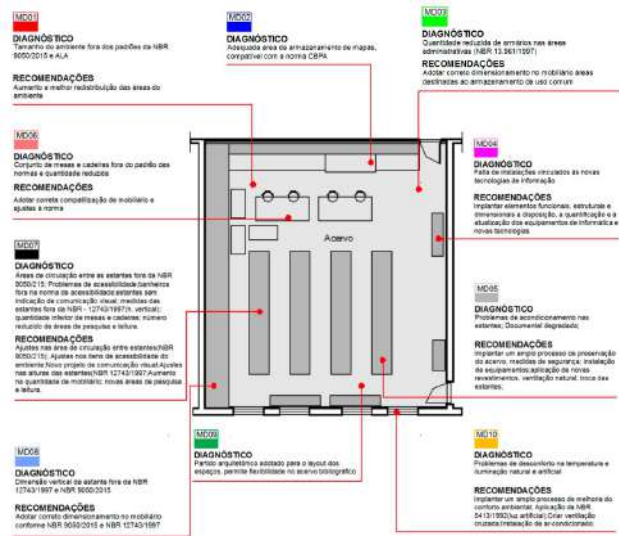
FOTOGRAFIA

A presente pesquisa faz parte de um projeto maior intitulado "EFNOB Bauru: Centro de Memória e Informação Virtual", que por sua vez faz parte do projeto denominado "EFNOB/Bauru, Km. 0", Edital FAPESP/CONDEPHAAT N° 9/2011, Processo N° 11/51014-6 e Processo CONDEPHAAT N° 12/50041-2. O trabalho está vinculado a dois trabalhos de Iniciação Científica aprovados pela FAPESP N° 2012/08626-3 "Informatização do Acervo Cartográfico da EFNOB KM 0/Bauru e o projeto N° 2012/06847-2 "Construção da Base de Dados Documental do Patrimônio Industrial Ferroviário da EFNOB/Bauru.



APO

As pesquisas realizaram análises de desempenho físico (medições, vistorias técnicas) e aferição da organização física de bibliotecas localizadas em museus, a fim de detectar quais os principais elementos relacionados aos procedimentos para a gestão da qualidade do processo de projeto e elaboração de diretrizes para futuros projetos. A proposta da avaliação tem como foco três acervos, a saber, no Museu Ferroviário de Bauru, Museu da Companhia Paulista de Jundiaí e Museu Ferroviário Sorocabano. Ou seja, a pesquisa se insere nos procedimentos e métodos da Avaliação Pós-Ocupação (APO), objetivando contribuir para a compreensão das bibliotecas em museus, sob o ponto de vista funcional, oferecendo subsídios de avaliação desses espaços e recomendações





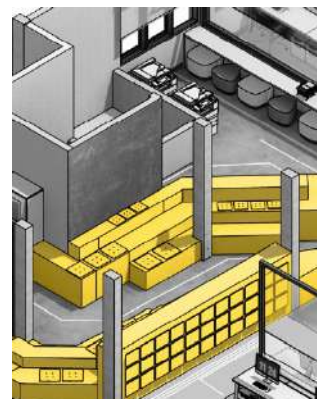
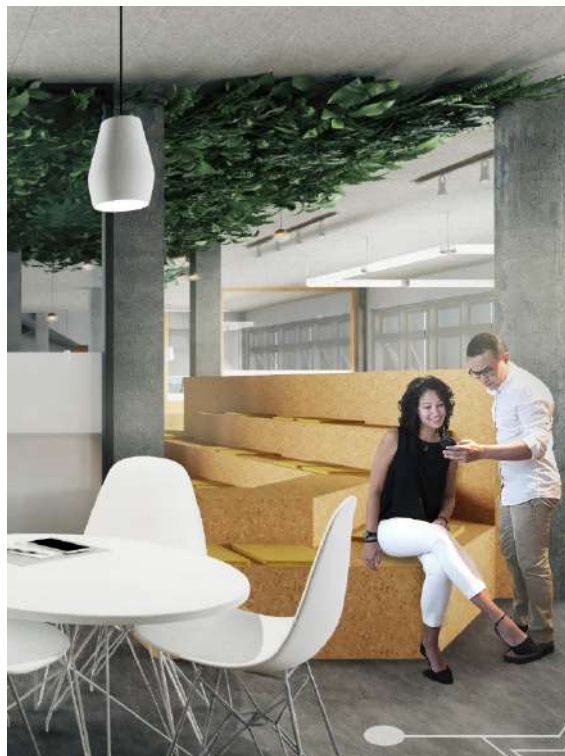
Centro de Serviços Compartilhados
Gestão de Pessoas
UNESP - Botucatu



Centro de Serviços Compartilhado

O Projeto de Extensão Casa da Arte, etapa RH - Botucatu trouxe o desafio projetual de um local corporativo que quebrasse com as tradições de antigos escritórios. A antiga visão de trabalho individual, confinados em cabines, com poucos, ou até mesmo inexistentes, espaços de convivência deveria ser totalmente quebrada. Com esta mentalidade os alunos de Arquitetura da Unesp de Bauru sob a orientação do professor doutor Samir Hernandes iniciaram o projeto.

O projeto foi dividido nas seguintes etapas: estudos preliminares, setorização e layout inicial e projeto final. Este caderno corresponde a entrega final proposta desde o início. Logo nos estudos preliminares, a busca por referências foi fundamental. Procurando base nos novos escritórios com partido de integração, tecnologia e inovação acabamos por nos deparar nas sedes de grandes empresas como Uber, Nubank e Google. Todos os projetos tinham a integração dos funcionários e a inversão do projeto tradicional corporativo. Estes foram fundamentais para a concepção final deste trabalho



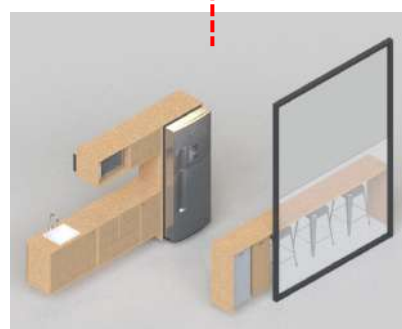
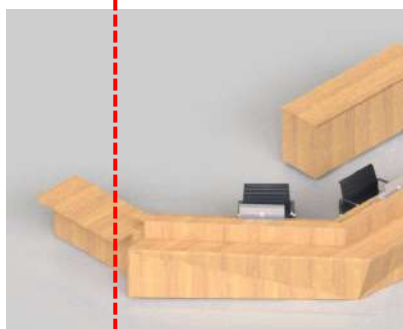
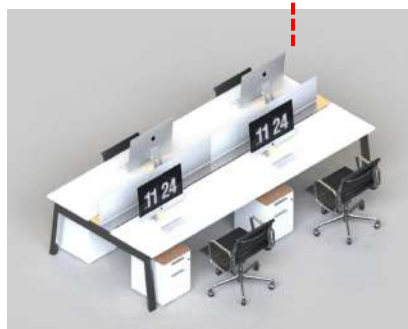
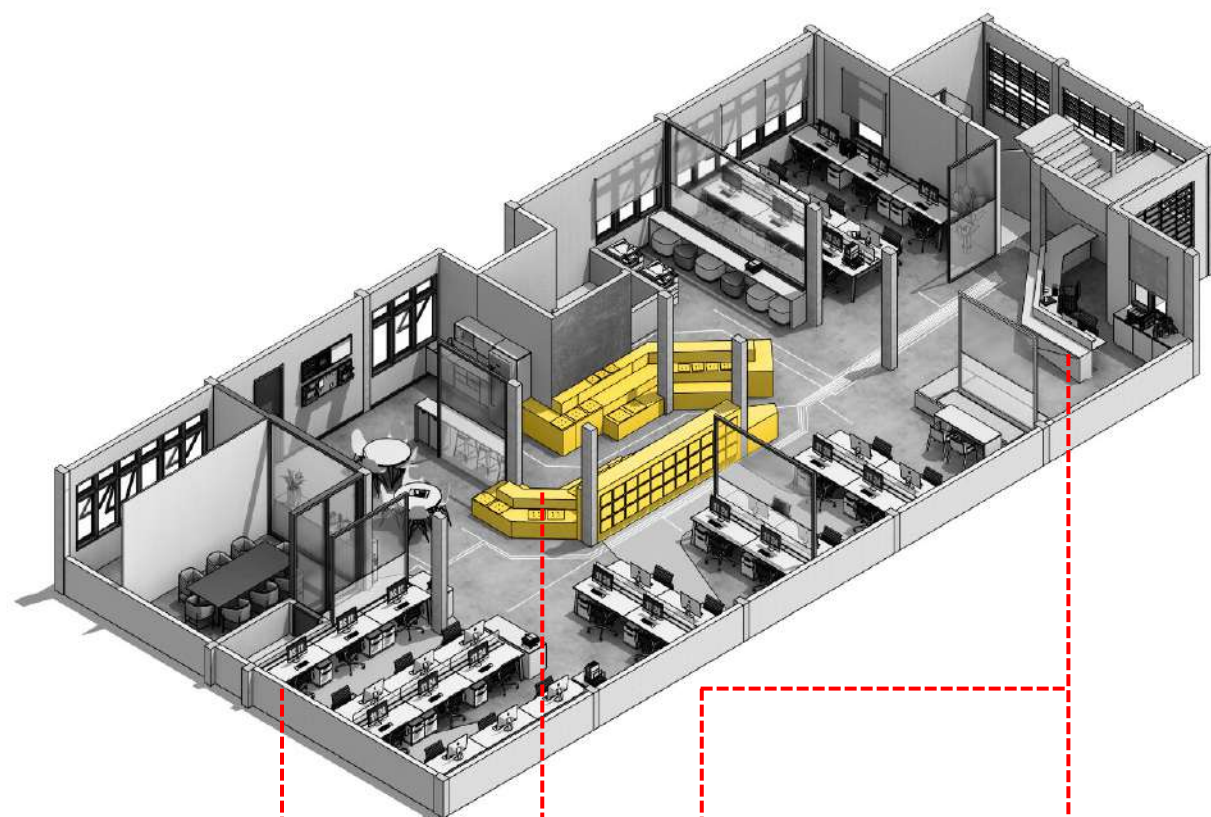


Centro de Serviços Compartilhado





Centro de Serviços Compartilhado





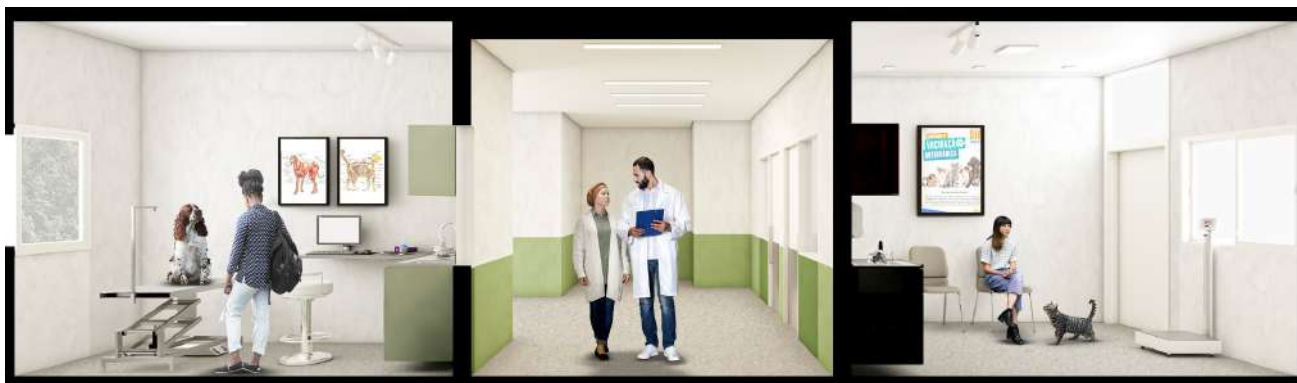
fmvz - unesp

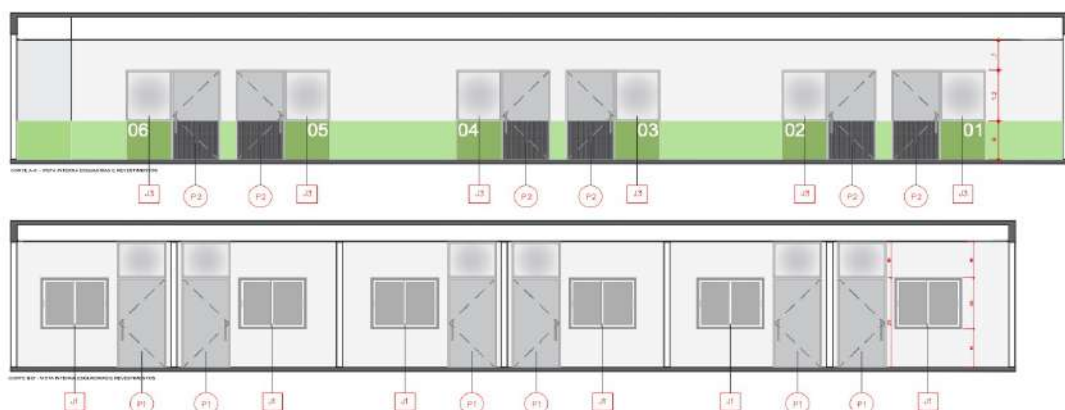
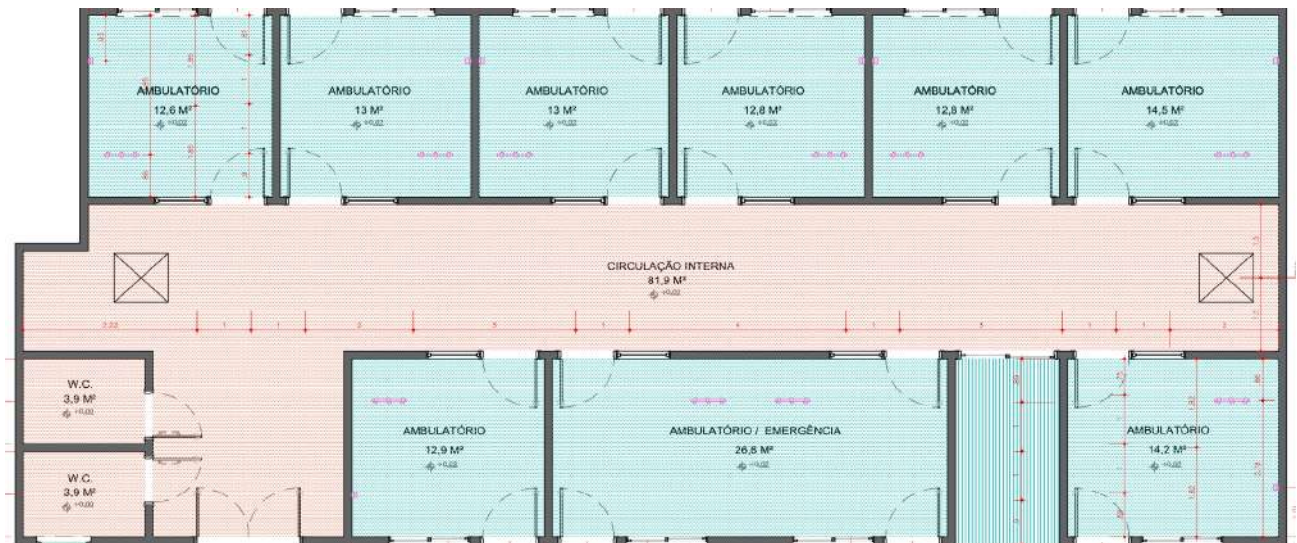


Foram construídos cerca de 600 m² na primeira fase, com previsão de até 1.800 m² no total. O objetivo é atender às Diretrizes Curriculares Nacionais: até 2027, 50 % do estágio de Medicina Veterinária será realizado no próprio hospital, garantindo mais prática e qualidade no ensino.

A perspectiva é que todo o complexo entre em pleno funcionamento até meados de 2025, tornando o ambiente mais humano e eficiente para pacientes, tutores, estudantes e equipe.

Projeto inclui a construção de um novo ambulatório, salas cirúrgicas, anfiteatro (capacidade para 80 pessoas), laboratórios e estrutura de apoio como câmara frigorífica, estacionamento e sala para pós-graduandos





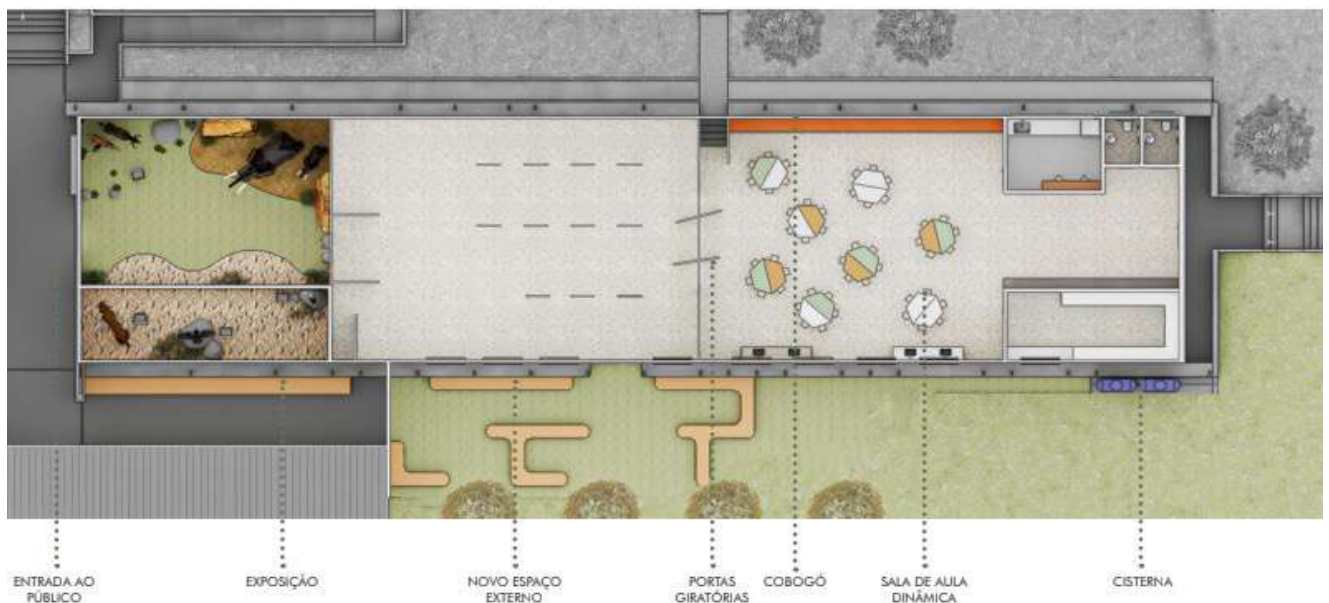
ESPAÇO **OFICINA**
COLEÇÕES **BIOLÓGICAS**
ESPAÇO CIÊNCIA - I.B.B.

ESPAÇO OFICINA COLEÇÕES BIOLÓGICAS

ESPAÇO CIÊNCIA - I.B.B.

o Espaço Ciência IBB será o primeiro museu interativo da Unesp em Botucatu, com exposições, laboratórios, anfiteatro, coleções biológicas e atividades educacionais — tudo isso com o objetivo de levar a ciência à sociedade de forma lúdica, envolvente e interativa

Ele ocupa os antigos ambulatórios do Hospital das Clínicas, transformando esses blocos em um espaço interativo voltado a ensino, pesquisa e extensão



ESPAÇO OFICINA
COLEÇÕES BIOLÓGICAS
ESPAÇO CIÊNCIA - I.B.B.

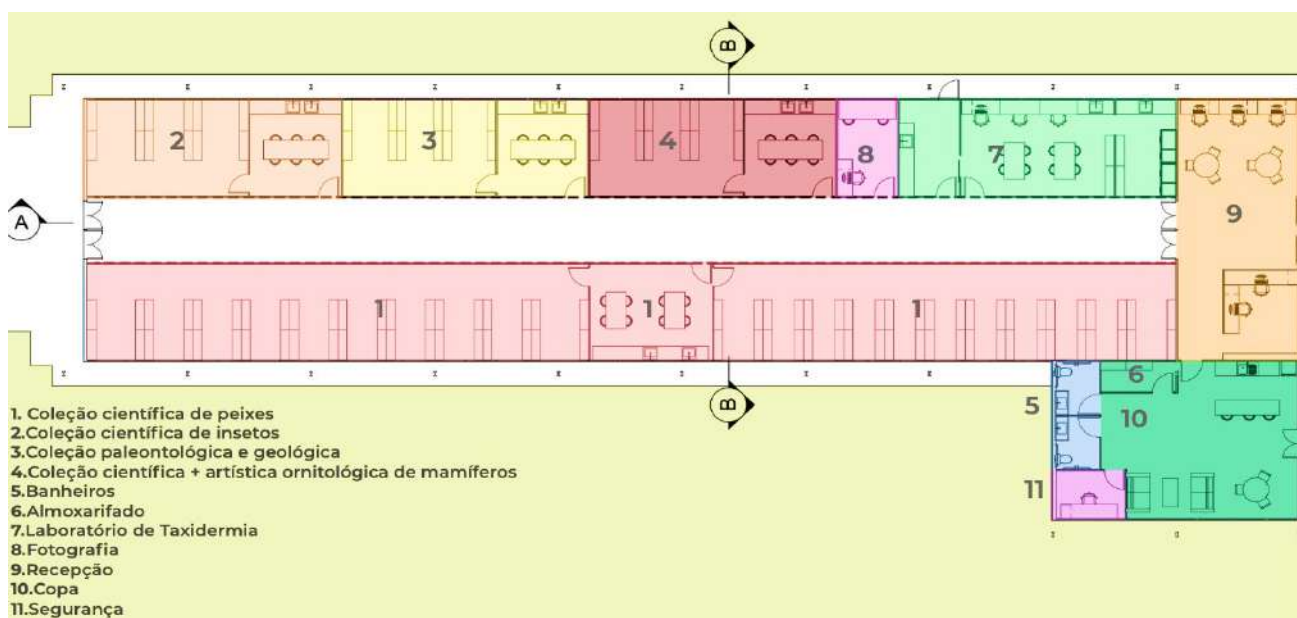
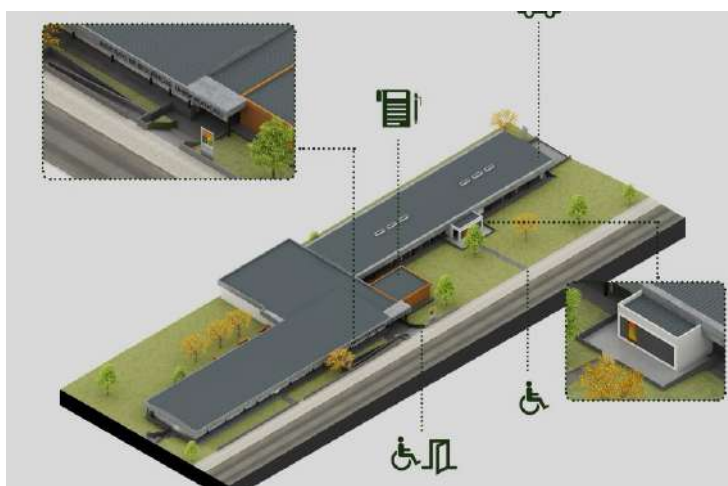


ESPAÇO OFICINA
COLEÇÕES BIOLÓGICAS
ESPAÇO CIÊNCIA - I.B.B.



ESPAÇO OFICINA COLEÇÕES BIOLÓGICAS

ESPAÇO CIÊNCIA - I.B.B.





Metodologia de Análise Projetual

Diretrizes para reabilitação de edifícios históricos do Patrimônio Ferroviário



Metodologia de Análise Projetual

Diretrizes para reabilitação de edifícios históricos do Patrimônio Ferroviário



Metas

- (1) Experimentar novas metodologias de registro
- (2) Diretrizes de preservação e instrumentos de ativação (arquitetura)
- (3) Compreensões disciplinares (história, arqueológica, urbanística, arquitetônica, antropológica, turística)



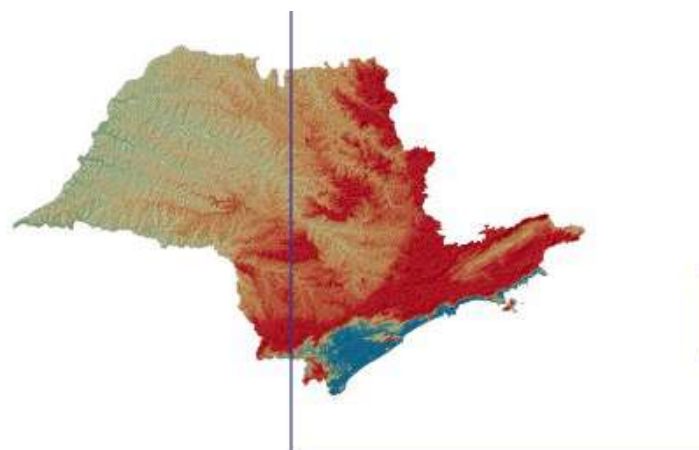


OBJETIVOS DA PESQUISA

Nesta pesquisa, trabalhamos com a temática da Avaliação do **Ambiente Construído do Patrimônio Ferroviário Paulista**, com objetivo de avaliar a potencialidade de reabilitação do patrimônio, tanto edificado quanto urbano, a fim de identificar parâmetros de melhoria de qualidade no processo projetual e elaboração de diretrizes para futuros projetos de reconversão urbana. Tal linha de investigação está vinculada à temática de grande importância para os estudos de preservação do patrimônio, reintroduzindo a questão do reaproveitamento de estruturas urbanas na agenda do enquadramento sustentável. Estudamos os brownfields industriais urbanos a partir da circularidade urbana, estratégias de reutilização de espaços vazios e/ou edifícios devolutos, combate à degradação física, obsolescência funcional e novas identidades funcionais. Propomos construir diretrizes na esfera da reabilitação sob os eixos de políticas urbanas-ambientais com roteiro de desenvolvimento sustentável, ferramentas projetuais de priorização de ações de curto, médio e longo-prazo, revisão da aptidão das tipologias arquitetônicas-urbanas, parâmetros de sustentabilidade, compreensão do território sobre a ótica da equidade socioeconômica e implementação de políticas de proteção sob os vestígios patrimoniais



OBJETOS DA PESQUISA





METODOLOGIA

A pesquisa baseou-se em analisar edifícios ferroviários já reabilitados e localizados em tipologias de cidades do Estado de São Paulo que abrigavam as operações mais significativas, a partir de perspectivas teórico-metodológicas e multidisciplinares. O trabalho se insere em uma temática atual de grande importância para os estudos de preservação do patrimônio ferroviário paulista, reintroduzindo a questão do reaproveitamento do acervo arquitetônico protegido ou não, recuperando-o e trazendo-o para uma nova utilização espacial, além de contribuir para o enquadramento sustentável.

No caso desta pesquisa, aplicamos o entendimento das questões urbanas vinculadas às cidades de pequeno e médio porte, que busca também aprofundar a análise da noção de território (paisagem, itinerário, rotas e ambiente construído) e também na compreensão da condição de adaptabilidade dos edifícios sob o ponto de vista da reabilitação e da capacidade de resposta deste ambiente construído frente às solicitações decorrentes das atividades implementadas.

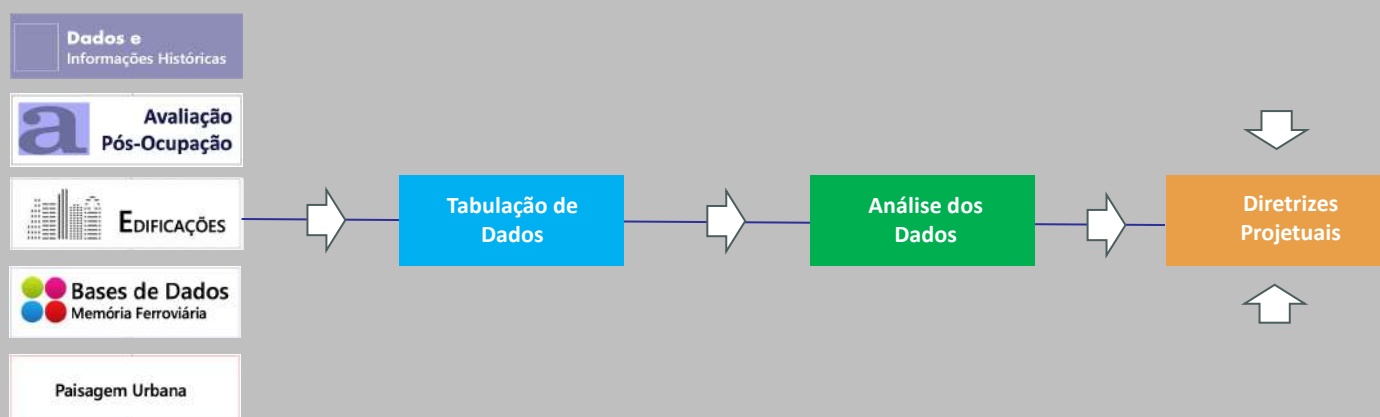
SHEARING LAYERS



INSTRUMENTOS

Esta pesquisa tomou trechos significativos da antiga operação ferroviária no Estado de São Paulo onde existiram grandes complexos de edifícios das principais empresas férreas. Para pensar uma orientação metodológica quanto ao critério de escolha das implantações dos edifícios e das configurações espaciais no contexto desta pesquisa, levamos em conta o entendimento de Finger (2013), na qual destaca dois modelos presentes nas principais ferrovias brasileiras e paulistas: as Cidades Intermediárias e Cidades de Entroncamento.

Para o pesquisa de campo, adotamos os Estudos de Caso como estratégia de pesquisa. A utilização de estudos de caso é pertinente quando se utilizam questões de “como” e “porque”. Neste trabalho, os estudos de caso utilizaram instrumentos confiáveis para fins de avaliação dos conjuntos ferroviários, sendo análises da **Paisagem Urbana, Dados e Informações Históricas, Base de Dados ‘Memória Ferroviária’, Avaliação Pós-Ocupação e Avaliação das Edificações**.

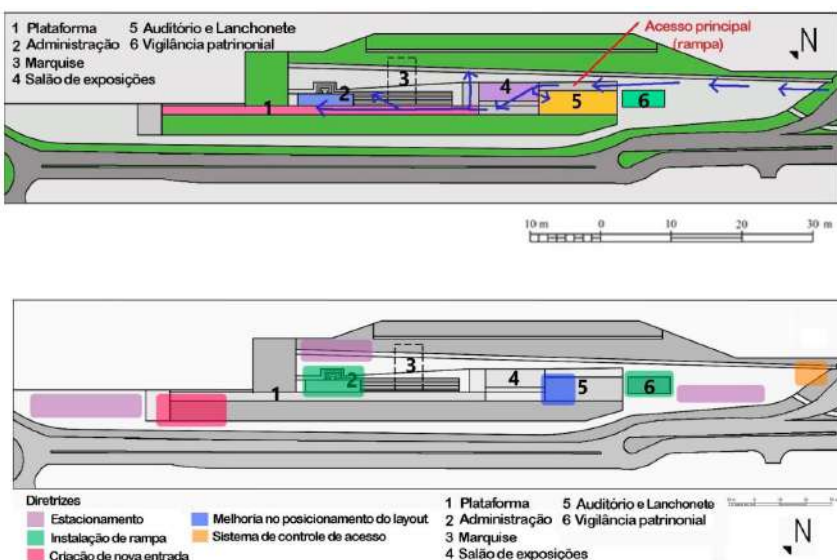
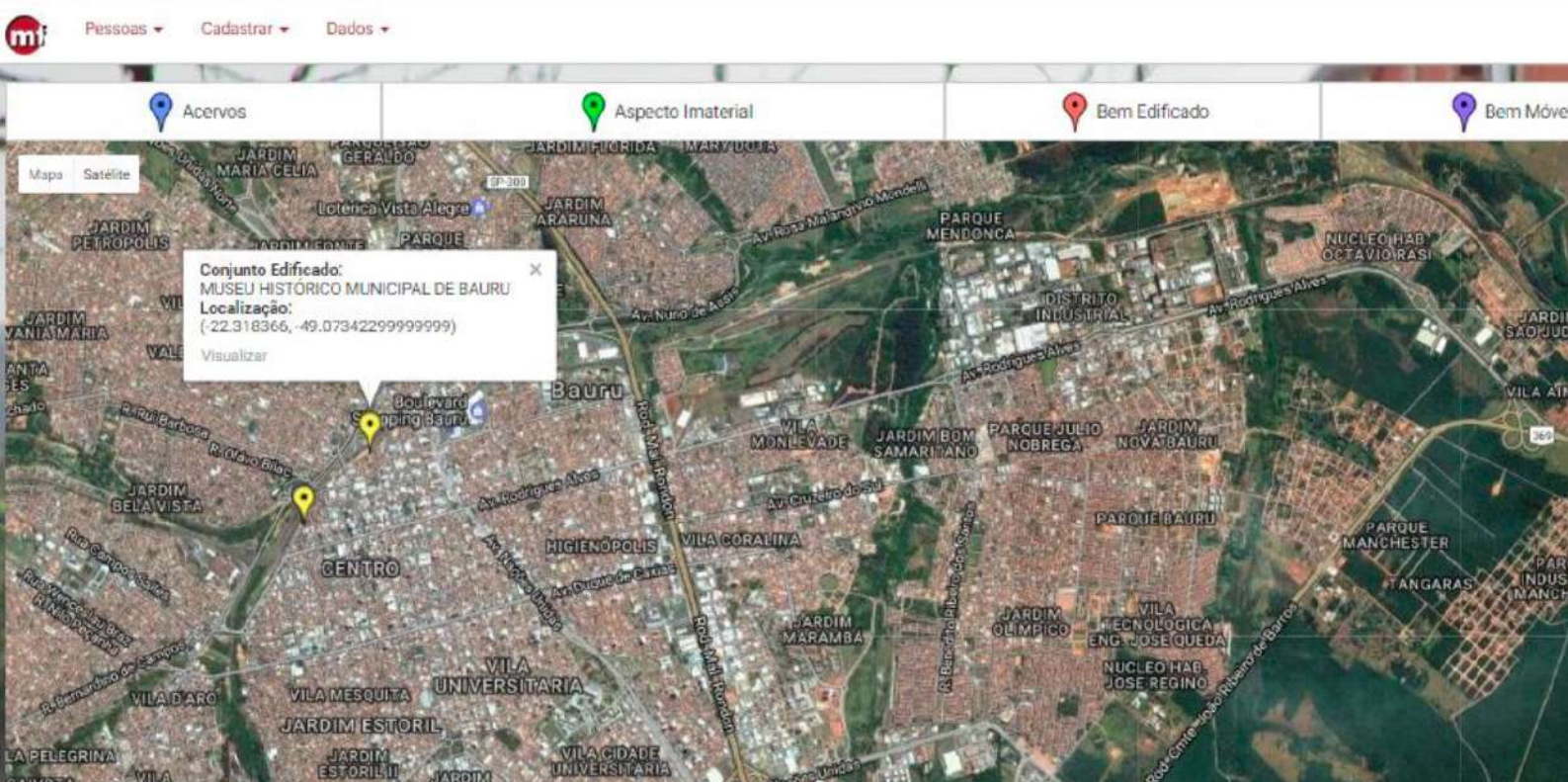




PARÂMETROS	NÍVEL DE TRANSFORMAÇÃO	DESCRIÇÃO
1 Função	Elevado	Centro Cultural (reconvenção) com atividades museológicas, turísticas e de lazer
2 Volumetria	Inexistente	Manutenção da volumetria original
3 Invólucro	Médio	Fechamento de vãos das extremidades da edificação, mudanças de "mãos francesas" e esquadrias, porém de forma a sempre manter o estilo original do prédio
4 Materiais	Inexistente	Utilização de materiais e acabamentos que fossem semelhantes aos originais Recuperação de elementos com função decorativa
5 Imagem	Baixo	Manutenção das características dos elementos originais, de forma a se preservar a percepção e imagem originais do conjunto

SIG x PATRIMÔNIO

Introduzimos a compreensão de métodos de georreferenciamento com o uso de Sistema de Informações Geográficas (SIG), por meio do Google Earth, que permite a demarcação geográfica de conjuntos industriais, e auxilia na identificação de infraestrutura presente no entorno desses edifícios. No caso de nossa pesquisa, consideramos a classificação de paisagens a partir de características comuns contidas em cada espaço, inicialmente com uma tipologia geral que passa a ser subdividida em grupos mais específicos, classificando, identificando e descrevendo os elementos do espaço urbano e quesitos dos acervos estudados. No caso, a partir do SIG, é possível identificar e analisar os locais estudados complementados por um banco de dados constituído por amplas informações.



PLANOS
DIRETORES



A elaboração do Plano Diretor faz parte de uma investigação pensada como um itinerário de pesquisa, no campo de projeção urbanística – arquitetônica e paisagística, a ser desenvolvida, pelo Grupo SITU (Grupo de Pesquisas em Sistemas Integrados Territoriais e Urbanos) cadastrado pelo Conselho Nacional de Pesquisa – CNPq



Amparada pelo lastro histórico do Projeto Temático FAPESP 2006–2012 (Unicamp/ IUAVVeneza e UNESP-Bauru), objetiva especular sobre instrumentos e possibilidades confrontados com condições efetivas da realidade, que podem se transformar em verdadeiras estratégias operativas para desenvolvimento da cidade enfatizando suas potencialidades turísticas, dentro das novas políticas alavancadas pela Agenda 21 do Rio de Janeiro, Agenda 2030, Protocolo de Kyoto, Estatuto da Cidade, Agenda +30 e as novas exigências de Planos de Participativos.

Nesta abordagem, o **Grupo SITU** lida sob dois pontos de vista: como caso singular e também em operações ancoradas às características radicadas no território, denominadas sistemas. Planejar a cidade pautada nessas duas angulações é estratificá-la a partir de reservas e superfícies materiais homogêneas, identificadas a partir de um exame de camadas sutis de sua transformação, para posteriormente recompô-las, através de uma contínua operação de mixagens, a fim de colher ligações associativas ou disjuntivas, elementos de agregação ou separação. Em tal operação, altamente seletiva e, logo, interpretativa, o projeto emerge nas suas diversas escalas na construção de hipóteses, diminuindo a distância abismal construída entre planejamento e projeto

Os projetos contam com elementos relevantes são levantados, como a estratégia de participação:

- No primeiro nível, "**escutar**", trabalha-se de forma a captar da população os problemas, percursos, potenciais, etc., que pouco a pouco alimentarão as outras leituras.

- No nível "**revelar**", objetiva-se fazer um levantamento dos "materiais urbanos" correspondentes ao estudo detalhado dos lugares onde se desenvolvem as práticas sociais. Este nível consta de estudos relativos às características materiais e tipológicas, seu grau de conservação e capacidade de uso, do nível de degradação e de sua capacidade de adaptação a outros usos.

- O levantamento, ao "**revelar**", torna-se um processo de conhecimento fundamental para a transformação da cidade considerada como artefato. Revelar coloca-se, portanto, como uma operação estrutural que consiste em explorar a relação entre as partes da cidade, visando o registro dos materiais urbanos quanto às suas características psíquicas e modalidades de uso.



Metodologia

PLANOS⁷
DIRETORES



Etapa 1

Discussão e Construção Metodológica

momentos estratégicos e participativos no processo de elaboração ou revisão desse instrumento do Plano Diretor

Etapa 2

A Cidade que temos

Escuta e leitura da cidade, para montar estratégia de ação do diagnóstico participativo, discussão dos problemas e potencialidades

Etapa 3

A Cidade que queremos

Trata-se da elaboração e apresentação do cenário zero, ou, baseado nos levantamentos e pesquisas realizadas.

Etapa 4

A Cidade possível

Seleção e pactuação de temas prioritários desta etapa, com a elaboração de propostas e estratégias

Projeto Participativo

Sistemas

PLANOS
DIRETORES



A análise tecnicamente pertinente liga o estudo da cidade física e as práticas sociais às suas transformações. Assim, procura dar uma resposta precisa e articulada para diversas questões, dimensionando-as objetivamente, construindo uma passagem argumentada de discussão controlável entre a insatisfação coletiva e individual, as instâncias, as demandas, as necessidades da sociedade e de seus componentes e a construção das problemáticas do plano. Esta passagem consiste em uma argumentação verbal, gráfica (sobre os levantamentos) assim como quantitativa (sem negligenciar os cálculos percentuais).

São trabalhados sistemas incluindo o Patrimônio Arquitetônico e Ambiental, aos quais estariam vinculadas pesquisas específicas: sistema de espaços livres, sistema ambiental, e sistema das mobilidades e acessibilidade.

1. **Sistema dos espaços livres:** onde serão desenvolvidos os projetos particularizados de tramas pensando na cidade 100% acessível;
2. **Sistema ambiental:** com a construção de redes ecológicas;
3. **Sistema das mobilidades:** com um plano integrado de mobilidade e acessibilidade.

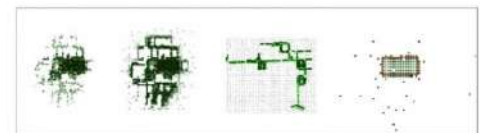
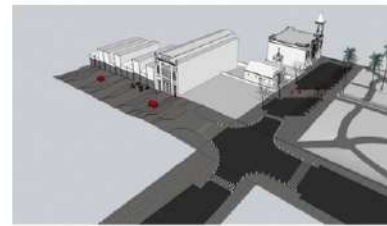
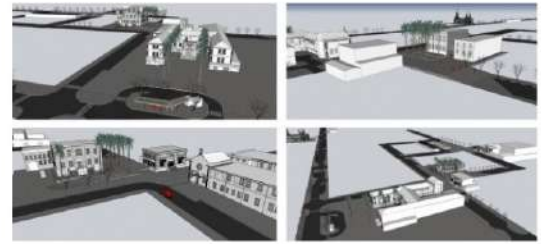
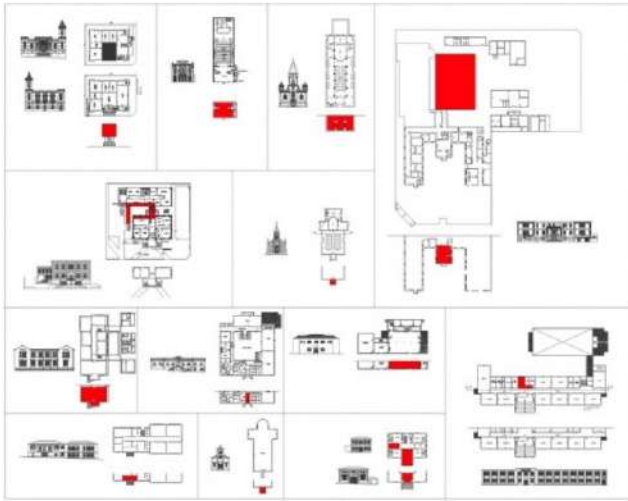
A análise tecnicamente pertinente através de "sistemas" torna-se o principal dispositivo visando a realização de uma "qualidade urbana", que é o objetivo fundamental do plano. Os sistemas traçados são definidos por uma prática que, através das normas para realização do plano, identificam um conjunto de intervenções

Cidades

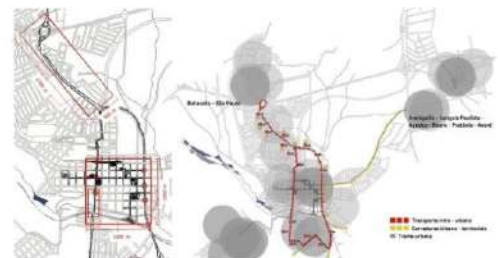
PLANOS
DIRETORES



PLANOS⁷ DIRETORES



PATRIMÔNIO IMATERIAL CORPUS CHRISTI SÃO MANUEL LINHA DO TEMPO





O Projeto

Na sua fase atual, este projeto toma trechos férreos de antiga operação ferroviária no estado de São Paulo, onde existiram algumas das estruturas territoriais implementadas para realizar a produção industrial do transporte (esplanadas de estações e/ou oficinas, vias férreas ou obras de arte) de quatro empresas que atuaram no interior do Estado de São Paulo entre 1867 e 1971: em Campinas, Jundiaí, Rio Claro, Araraquara, Bauru, da Companhia Paulista; em Campinas e Ribeirão Preto, da Companhia Mogiana; e ainda, em Sorocaba, Mairinque, Botucatu, Bauru e Ourinhos da E. F. Sorocabana. O projeto visa caracterizar sistemas histórico-espaciais de produção do transporte e a gestão pública de seus vestígios a partir de abordagens baseadas em direitos humanos e humanidades digitais. Esta proposta elege o território histórico da operação ferroviária e o contexto urbano em que estão inseridos os bens ferroviários protegidos para testar metodologias transversais de registro histórico-espacial, testar ferramentas de Humanidades digitais aplicadas aos estudos históricos e patrimoniais, apreender interações sociais (valores, percepções e memórias) com bens materiais protegidos e identificar políticas públicas incidentes nos bens protegidos. Considera-se várias compreensões disciplinares (história, arqueológica, urbanística, arquitetônica, antropológica, turística), sob diferentes perspectivas, para enfrentar diversas questões ligadas ao território histórico da produção do transporte, que tratam tanto dos vestígios industriais materiais ao longo das linhas quanto da estratificação histórica de valores (memoriais ou atuais) nas áreas de sua ocorrência (urbanas, rurais e periurbanas). Nosso desafio é realizar uma análise sistêmica dos bens ferroviários em relação aos problemas de registro espaço-temporal das operações de transporte e gestão holística do patrimônio industrial ferroviário. De modo geral, as atividades e produtos esperados são: publicação de livros e de artigos, realização de seminários de pesquisa, de missões de estudo, pesquisa de campo e intercâmbios científicos institucionais. A proposta tem potencial também para formar recursos humanos e fundamentar políticas públicas (preservação, urbanísticas, culturais, turísticas ou educativas) – de crescente interesse no Brasil e no âmbito internacional, conforme demonstrado pelas parcerias internacionais associadas ao projeto. Este projeto é parte das ações de investigações e formação promovidas pela Red Iberoamericana de Investigación Laboratorio Americana de los Paisajes Históricos de la Producción (REDAPPLAB), coordenada por Enrique Larive López (Universidad de Sevilla, Espanha) – credenciada desde 2019 como rede de investigação e apoiada pela Asociación Universitaria Iberoamericana de Postgrado.

Fases Anteriores

Os projetos desenvolvidos entre 2009 e 2021 focaram no estudo do patrimônio industrial ferroviário paulista através de metodologias interdisciplinares. Os projetos visaram realizar inventários integrais do patrimônio ferroviário, experimentar novas metodologias de registro e preservação, e formar recursos humanos especializados. O foco abrangeu empresas como Companhia Paulista, Mogiana, Sorocabana e outras que operaram entre 1868-1971, considerando perspectivas históricas, arqueológicas, urbanísticas e antropológicas.

Resultados Consolidados

Produção Científica: 42 artigos em revistas científicas, 44 capítulos de livros, 5 livros organizados, 17 trabalhos em conferências internacionais e 13 nacionais.

Formação Acadêmica: 8 mestrados e 2 doutorados defendidos, além de 14 iniciações científicas.

Documentação: Digitalização de 360 relatórios empresariais, reorganização de 20 mil referências documentais disponibilizadas publicamente, criação de site eletrônico e base de dados no Zotero.

Eventos: 1 Congresso Internacional, múltiplos seminários de pesquisa, 7 eventos científicos locais e intercâmbios com pesquisadores estrangeiros.

Investimento Total: R\$ 696.525,96 em verbas recebidas ao longo dos quatro projetos.

Os projetos estabeleceram metodologias inovadoras para preservação do patrimônio industrial ferroviário e consolidaram importante acervo documental público.

Projetos anteriores

O projeto Memória Ferroviária é a continuação de um trabalho amplo e distribuído no tempo, que sobrepõe os resultados de projetos anteriores, como “Memória do Povoamento no médio Rio Paraná” (FAPESP 07/52802-2) e “Memória Ferroviária (1869-1971)” (2009-2011; FAPESP 09/53058-0). Já foram alcançados importantes resultados, tais como: o desenvolvimento de uma primeira plataforma SIG (Sistema de Informação Geográfica); um completo inventário documental sobre as companhias ferroviárias paulistas – cuja base de dados se compõe de 19.391 itens; e um sistema terminológico capaz de gerar um thesaurus industrial ferroviário. Por outro lado, não se trata de uma iniciativa isolada, senão que vem a se somar a ambiciosa aposta orquestrada por vários órgãos públicos (Arquivo Público do Estado, IPHAN, CONDEPHAAT, Secretaria Estadual de Cultura) para o resgate do patrimônio ferroviário – tanto do ponto de vista documental como de seus restos físicos mais relevantes, ao passo que busca estar alinhado as diversas ações em andamento.

Para poder desenvolver com garantias a ambiciosa proposta que supõe o inventário integral, foi constituída uma equipe multidisciplinar que conta em seu corpo com especialistas em Gestão do Patrimônio, Turismo, História, Urbanismo, Arquitetura, Novas Tecnologias, Arqueologia e Biblioteconomia e Documentação, entre outras áreas.

O projeto Memória Ferroviária persegue, em suma, o melhor caminho para fazer do patrimônio industrial um agente ativo na construção da nova cidade contemporânea.



A Equipe

Coordenador

Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira (UNESP/FCL – Assis)

Pesquisadores Associados Nacionais

Dr. Helio Hirao (UNESP/FCT – Presidente Prudente)
Dra. Livia Morais Garcia Lima (UNESP/FEC – Rosana)
Dra. Maria Solange Gurgel de Castro Fontes (UNESP/FAAC – Bauru)
Dr. Maximiliano dos Anjos Azambuja (UNESP/FAAC – Bauru)
Dra. Norma Regina Constantino Truppel (UNESP/FAAC – Bauru)
Dra. Renata Cardoso Magagnin (UNESP/FAAC – Bauru)
Dr. Samir Hernandez Tenório Gomes (UNESP/FAAC – Bauru)
Dra. Thamine de Almeida Ayoub Ayoub (UNESP/FCT – Presidente Prudente)

Pesquisadores Associados Internacionais

Dr. Domingo Cuéllar Villar (Universidad Autónoma de Madrid; RENFE, Espanha)
Dr. Julián Sobrino Simal (Escola Técnica Superior de Arquitetura, Universidad de Sevilla, Espanha)
Dr. Enrique Larive López (Escola Técnica Superior de Arquitetura, Universidad de Sevilla, Espanha)
Dr. Guilherme Pozzer (Department of Archaeology, University of Sheffield, Inglaterra)
Dr. Juan Manuel Cano Sanchiz (University of Science and Technology Beijing – ICHHST/USTB, China)
Dra. María Isabel Alba Dorado (Universidad de Málaga, Espanha)
Dra. Maria Fernanda Fernandes Garcia Rollo (Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Portugal)
Dra. Mónica Ferrari (Instituto de História e Patrimônio, Universidad de Tucumán, Argentina)
Dra. María Paz Valenzuela Blossin (Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Chile)

Objetivos

Este grupo pretende reunir pesquisadores dedicados direta ou indiretamente a tópicos da dimensão de operação ferroviária no estado de São Paulo para experimentar novas metodologias de registro (de cultura material ou documental), diretrizes de preservação e instrumentos de ativação sobre o patrimônio industrial, a partir de perspectivas teórico-metodológicas multi e interdisciplinares. Considera-se várias compreensões disciplinares (história, arqueológica, urbanística, arquitetônica, antropológica, turística) para enfrentar diferentes propósitos em relação aos bens e locais ferroviários: identificação, correlação, aplicação de novas tecnologias, instrumentos de proteção e políticas públicas, modelos de difusão e de planejamento. Deste modo, as atividades do grupo permitirão formar recursos humanos voltados ao estudo do patrimônio industrial ferroviário – de crescente interesse no Brasil e também no âmbito internacional, conforme demonstrado pelas parcerias internacionais.

Entidades Parceiras

Laboratório Paulo Duarte/NEPAM/Unicamp
Pós-Graduação em História e Sociedade FCL/Unesp
Pós-Graduação em História/Unicamp (Universidade de Campinas)
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, FAAC/Unesp
Pós-Graduação em Urbanismo/PUC- Campinas
Programa de Arquitetura e Urbanismo da ETSA/Universidad de Sevilla (Espanha)
PhD Cultural Heritage do IIICH/Universidad de Birmingham (Inglaterra)
Facultad de Arquitectura y Urbanismo/Universidad Nacional de Tucumán (Argentina)
Universidade do Minho (Portugal)
Departamento de Arquitectura y Urbanismo da Universidad Oriente (Cuba)
Universidad Politécnica de Cataluña (Espanha)

Laboratório de Patrimônio Cultural

Criado em 2006, o Laboratório de Patrimônio Cultural está atualmente sediado no prédio do Departamento de História (FCL/campus de Assis). Mais do que um espaço, o Laboratório é uma prática investigativa que se realiza no território. Nele são desenvolvidos estudos sobre o patrimônio cultural contemporâneo, que tanto registram vestígios do trabalho e deslocamento humano na sociedade contemporânea, quanto permitam refletir sobre a elaboração da memória social, dos materiais em que se apoiam e as práticas de preservação associadas. Destacam-se os estudos sobre processos históricos de constituição de memória social em São Paulo (século XIX-XX), assim como a cultura material associada a eles e que são reconhecidos como patrimônio cultural. Nos últimos anos, a equipe de investigadores e discentes tem desenvolvido várias pesquisas relacionadas a duas linhas temáticas: Memória Ferroviária: produção de narrativas memorialistas sobre o transporte; gestão do patrimônio industrial paulista; instrumentos de identificação e proteção (inventários, mapeamento, levantamento documental e material); políticas de conservação, uso e difusão do patrimônio industrial.



Financiamentos

Auxílio à pesquisa

Auxílio Regular a FAPESP: Sistemas de produção do transporte: metodologias multidisciplinares em história do transporte e patrimônio industrial. (Aux. Pesquisa/FAPESP), com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP, início em julho/2023 a junho/2025. Processo no 2022/15050-2.

Auxílio publicação de Livro – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, Processo 2021/11456- 1, vigência 01/2022 a 12/2022. Resultados: publicação do livro “Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho: Balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar – III”. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2022. ISBN 978-65-5954-257-4

Auxílio à Pesquisa – Organização de Reunião Científica – VII Congresso Internacional de História Ferroviária, FAPESP 19/21245-8, vigência: 09/set/2020 a 11/set/2020 [por motivo da pandemia COVID-19, os recursos financeiros não foram utilizados]. Resultados: 6 conferências de palestrantes de diferentes países latino-americanos, europeus e asiáticos (França, Venezuela, México, China, Chile, Argentina), além de 2 conferencistas brasileiros. Houve com 49 trabalhos apresentados nos três dias de eventos. A audiência foi de 70 participantes nas conferências e média de 23 participantes por sessão temática.

Auxílio Regular a FAPESP: Metodologias Interdisciplinares de Ativação do Patrimônio Ferroviário. (Aux. Pesquisa/FAPESP), com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP, início em março/2019 a agosto/2021. Processo no 2018/23340-5. Resultados: 28 artigos publicados em revistas científicas; 23 capítulos de livros; 3 livros publicados com organizador; 15 trabalhos em conferências internacionais; 11 trabalhos em conferências nacionais; 04 mestrados defendidos; 01 doutorado defendido; reorganização e disponibilização em base eletrônica pública de 20 mil referências de documentação de empresas ferroviárias (textual, cartográfica, iconográfica) (https://www.zotero.org/groups/2133326/biblioteca_memoria_ferroviaria/items?); 3 oficinas de capacitação da equipe sobre trabalho de campo multidisciplinar; 1 Congresso Internacional e 1 seminário de pesquisa

Auxílio publicação de Livro – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, Processo 2016/00718-7, vigência 05/2016 a 04/2017. Resultados: publicação do livro “Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho”. São Paulo: Annablume, 2017.

Auxílio Regular a Projeto de Pesquisa: Memória ferroviária (1869-1971): inventário de patrimônio industrial ferroviário paulista (Aux. Pesquisa/FAPESP), com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP, início em setembro/2012 a janeiro/2015. Processo nº 2012/11259-2. Resultados: digitalização de 360 relatórios de empresas ferroviárias paulista, reunião de material cartográfico sobre as empresas, atualização de base de dados documental, inventários de 450 termos ferroviários nos relatórios. Produção de site eletrônico para difusão pública do material (<http://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/>), concepção de modelo de geo-referenciamento para patrimônio ferroviário. Produção científica: 5 capítulos de livros, 5 artigos publicados, 4 trabalhos completos em eventos; formação de recursos humanos: supervisão de 1 pós-doutorado, orientação de 2 doutoramento em andamento (1 bolsa FAPESP), 3 mestrados concluídos (1 bolsa FAPESP), 14 iniciações científicas concluídas com bolsa FAPESP, 2 bolsas de treinamento técnico FAPESP. Atividades de difusão: organização de 7 eventos científicos locais; participação em 2 eventos internacionais (T2M Conference 2012, VI Congreso de la Asociación Internacional de Historia del Ferrocarril e REHABEND 2014); auxílio na realização de 1 evento científico nacional (CICOP Brasil 2014); vinda de 4 pesquisadores visitantes estrangeiros (Julián Sobrino Simal, Ana Cabanes, Monica Ferrari, Roger White).

Auxílio Regular a Projeto de Pesquisa: Memória Ferroviária (São Paulo, 1868-1971), com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP, início em dezembro/2009 e término em novembro/2011. Processo nº 2009/53058-0. (Auxílio Regular à Pesquisa). Resultados: identificação de 19,3 mil itens de documentação ferroviária em 4 acervos públicos paulista, 319 mapas de interesse histórico no arquivo da Inventariança na RFFSA produção de base de dados documental com informações de localização. Produção científica: 4 artigos publicados, 1 livro, 3 capítulos de livros, 9 apresentações em eventos com trabalho completos e 3 apresentações com publicação de resumo – sendo 2 eventos internacionais (ICOTHEC 2011). Formação de recursos humanos: 9 Iniciações concluídas com bolsa FAPESP, 3 mestrados concluídos; iniciados 7 projetos de iniciação científica com bolsa FAPESP e 3 mestrados; 1 estágio pós-doutoral no exterior (Portugal e Espanha). Atividades de difusão: disponibilização de dados documentais em site eletrônico na internet; 2 organizações de evento e 3 seminários de pesquisa; 2 oficina sobre documentação ferroviária; vinda de pesquisadores visitantes estrangeiros (Julián Sobrino Simal, Domingo Cuéllar, Monica Ferrari, Raquel Ruiz); foi assinado 1 convenio internacional com a Universidade de Sevilla.

Auxílio publicação de Livro – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, Processo 2010/07275-7, vigência 08/2010 a 07/2011. Resultados: publicação do livro “Território e cidade: projeto e representações (1870-1970)”. São Paulo: Annablume, 2012.

Auxílio RTI – 2010 – Plano anual de aplicação da parcela para custos de infraestrutura institucional para pesquisa. Processo: 2010/52376-6. Vigência: janeiro – dezembro 2011. Resultados: aquisição de equipamento complementar a laboratórios de pesquisa (2 computadores, 1 impressora e confecção de estante para armazenamento de material arqueológico) e material bibliográfico (66 livros).

Auxílio FAPLIVROS VI para atualização e complementação de livros do acervo da biblioteca do campus experimental de Rosana/UNESP. Processo 2009/16387-6. Resultados: foram adquiridos 177 livros estrangeiros para a biblioteca do campus em temáticas vinculadas à pesquisa do campus (patrimônio cultural, turismo cultural e ecoturismo).

Auxílio participação em evento científico exterior – “São Paulo State (Brazil) railroad heritage: preservation and conditions of use of cultural and environmental assets”. Processo 2009/52084-8. Vigência 08/2009 a 09/2009. Resultados: apresentação do trabalho “São Paulo State (Brazil) railroad heritage: preservation and conditions of use of cultural and environmental assets”, no TICCIH, 2009, Freiberg.

Auxílio Regular a Projeto de Pesquisa “Memória do povoamento no médio Rio Paraná”. Projeto financiado pela FAPESP. 2007 a 2009. (Proc. nº 07/52802-2). Resultados: Avanços científicos: desenvolvimento de metodologia de levantamento de patrimônio industrial edificado por meio de geo-processamento; levantamento de 325 estruturas edificadas de empresas de transporte ferroviário e de navegação (casas, armazéns, estações, igreja, centro de evento, posto de saúde); identificação e digitalização de material documental (1 livro de atas da empresa de navegação e 14 cartas), iconográfico (196 fotos) e cartográfico (92 mapas locais, plantas de edificações, esplanada ferroviária e desenhos técnicos) ligado ao objeto de estudo. Produção científica: 2 artigos públicos, 19 apresentações de trabalhos, com 9 trabalhos completos publicados em anais de evento e 1 resumo expandido. Formação de recursos humanos: 9 iniciações científicas com bolsa FAPESP concluídas. Difusão científica: 3 seminários de pesquisa

Financiamentos

Bolsas à Pesquisadores

1. Bolsa Pesquisador Visitante – Métodos de estudo e investigação em História Econômica: as ferrovias do Estado de São Paulo (1869-1971). Auxílio a Pesquisador Visitante Internacional, com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP 2015/22037-9, vigência (01/09/2016 a 18/12/2016). Resultados: Participação de pesquisador visitante Domingo Cuéllar Villar em 3 seminários, 1 Conferência, 2 participações em disciplina de pós-graduação, reuniões de pesquisa com equipe e auxílio técnico na revisão de projeto em desenvolvimento.

2. Bolsa de Estágio no Exterior – “Patrimônio Ferroviário na Inglaterra: exemplos de preservação, pesquisa e difusão em patrimônio industrial”, com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP, início em junho/2015 a julho/2015. Processo 2015/03800-3. Resultados: reuniões de trabalho com pesquisadores de Ironbridge International Institute of Cultural Heritage (IIICH)/ University of Birmingham para elaboração de programa de pesquisa e intercâmbio; contato com outras instituições de interesse para nossa colaboração; visitas técnicas a sítios industriais ingleses como exemplo de gestão de patrimônio industrial; levantamento bibliográfico sobre o tema.

3. Bolsa Pesquisador Visitante – Revisão de fundamentos conceituais e metodológico para análise do patrimônio industrial ferroviário. Auxílio a Pesquisador Visitante Internacional, com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP. (08/2013 a 09/2013). Resultados: participação de pesquisador visitante Enrique López em 3 seminários, 1 oficina, 2 participações em disciplina de pós-graduação, reuniões de pesquisa com equipe e auxílio técnico na revisão de projeto em desenvolvimento.

4. Bolsa Estágio de Pesquisa no Exterior – Memória Ferroviária (1869-1971). Processo: 2009/16331-0. Vigência 1/06/2010 a 31/07/2010. Resultados: Estágio pós-doutoral sob a supervisão de José Manuel Moraes Lopes Cordeiro (Universidade do Minho), com visitas técnicas a instituições de patrimônio cultural e industrial em Portugal e Espanha, contato com pesquisadores e profissionais de atuação nesta linha; assim como levantamento bibliográfico sobre o tema do patrimônio industrial nestes países.

Bolsas à Discentes (Pós-Doutorado, Mestrado, BEPE e Iniciação Científica)

1. Juan Manuel Cano Sanchiz. A ferrovia como agente de globalização: estudo arqueológico transversal do complexo das oficinas da Companhia Paulista em Jundiaí-SP. 2016. Supervisão de pós-doutorado – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. FAPESP. 2014/12473-3

2. Juan Manuel Cano Sanchiz. Estudo arqueológico do Complexo das Oficinas da Companhia Paulista em Jundiaí. 2014. Supervisão de pós-doutorado – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Processo: 0029/016/13-PROPe/CDC

3. Andre Pires do Prado. O patrimônio na encruzilhada do sentido: dispositivos da memória entre a chancela e o afeto. 2017. Tese (História) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Bolsa CAPES.

4. Lucas Mariani Correa. As atividades do Brasil Railway Company (1904-1920). 2015. Tese (Historia) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Bolsa CAPES

5. Milena Meira da Silva. Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí (SPR): avaliação da proteção e potencial de uso turístico de um patrimônio ferroviário. 2017. Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc FAPESP 2017/06220-3

6. Priscila Kamilynn Araújo dos Santos. Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas, SP): estudo sobre práticas de preservação e usos sociais do patrimônio ferroviário.. 2015. Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Processo: 15/07596-1

7. Priscila Kamilynn Araújo dos Santos. Diretrizes e boas práticas de preservação para o patrimônio industrial ferroviário. 2015. Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. FAPESP 2015/25207-2 – BEPE – Mestrado

8. Rafaela Rogato Rondon Silva. Conjunto ferroviário de Mairinque: análise da articulação entre os bens patrimoniais e sua relação com a cidade. 2015. Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Processo: 15/06931-1 Vigência: 01 de setembro de 2015 – 31 de agosto de 2017

9. Rafaela Rogato Rondon Silva. Patrimônio cultural e industrial: reflexão sobre os conhecimentos teórico-metodológicos de preservação em espaços urbanos. 2015. Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. FAPESP 2015/25054-1 – BEPE – Mestrado.

10. Ewerton Henrique de Moraes. Patrimônio Ferroviário, Proteção e Conflitos: Análises dos Processos de Tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora. 2016. Dissertação (Arquitetura (Bauru)) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. FAPESP 2014/04139-6

11. Ewerton Henrique de Moraes. Metodologias para Análise e Ferramentas para Interpretação de Espaços Industriais (BEPE). 2015. Orientação de outra natureza (Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. FAPESP 2014/23291-3 – BEPE – Mestrado

12. Lucas Mariani Correa. A Sorocaba Railway Company (1907-1919): a relação de uma empresa ferroviária privada com as diretrizes governamentais (1907-1919). 2014. Dissertação (História) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Bolsa FAPESP.

13. Fernanda Aparecida Henrique da Silva. Discursos de fundação: engenheiros e o progresso pelo interior de São Paulo (1890-1910). 2012. Dissertação (História) – Faculdade de Ciências e Letras Assis/UNESP. Bolsa CAPES.

Financiamentos

14. Aline Zandra Vieira Bartcus. Memória e Patrimônio Ferroviário: Estudo sobre Museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP. 2012. Dissertação (História) – Faculdade de Ciências e Letras Assis/UNESP. Bolsa CAPES.
15. Letícia Palestina Cardoso. Expresso Turístico Luz-Jundiaí: análise sobre o perfil do visitante e a atratividade do trem turístico. 2017. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Processo FAPESP 2014/25391-5
16. Milena Meira da Silva. Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí (SPR): avaliação da proteção e potencial de uso turístico de um patrimônio ferroviário. 2016. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Processo Fapesp 14/16572-6
17. Milena Meira da Silva. A tecnologia de georreferenciamento na identificação e análise da infraestrutura turística de um patrimônio ferroviário. 2016. Orientação de outra natureza (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc FAPESP 2015/22544-8- Bolsa Estágio de Pesquisa no Exterior / BEPE – Iniciação Científica
18. Andreia Pereira Rocha. O Museu do Café da FCA/Botucatu: um estudo sobre turismo e educação no espaço museal. 2016. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc FAPESP. 2013/23083-9
19. Letícia dos Santos Borges. Estação Barracão (Ribeirão Preto, SP): análise de preservação e usos do patrimônio industrial tombado. 2015. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc FAPESP 2013/26966-9
20. Graziela Alves da Silva. O museu da Companhia Paulista: um estudo sobre visitação num museu industrial. 2015. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc FAPESP 2013/27105-7
21. Jéssica Ribeiro da Silva. Atividade recreativa dos trabalhadores no grêmio da Companhia Paulista de Estrada de Ferro em Jundiaí (1950-1961). 2014. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc PIBIC/UNESP.
22. Priscila Kamilynn Araujo dos Santos. Estações de Campinas – estudo dos usos sociais do patrimônio ferroviário (Campinas, SP).. 2014. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Bolsa FAPESP, Processo 2011/11765-2 (a partir de 04/2012)
23. Nathalia Nogueira Scoriza. Expresso turístico luz – Mogi das Cruzes: avaliação sobre a atratividade dos trens turísticos. 2014. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc FAPESP 2012/20998-3
24. Jéssica Ribeiro Silva. ATIVIDADE RECREATIVA DOS TRABALHADORES NO GRÊMIO DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO EM JUNDIAÍ (1950-1961).. 2013. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Bolsa PIBIC.
25. Rafaela Rogato Rondon Silva. Estação Mairinque – Estudo do uso turístico de um patrimônio industrial ferroviário. 2012. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. FAPESP, processo 2011/09408-7
26. Máira Ferri Sakamoto. Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: um estudo sobre a recreação operária (1950-1961). 2012. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. FAPESP processo 2011/12541-0
27. Sheyla de Oliveira. Vição Ferroviária Campinas-Jaguariúna: Um estudo sobre a reutilização do patrimônio ferroviário como atrativo turístico. 2012. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Processo FAPESP 2011/18816-1
28. Ewerton Henrique de Moraes. A estrada de ferro perus-pirapora: análise do processo de tombamento e das propostas de uso turístico. 2011. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc FAPESP 2009/16328-0
29. Larissa Mazzuco Bosquero. Preservação patrimonial em Araraquara: O Museu Ferroviário. 2011. Iniciação científica (História) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Processo FAPESP 2011/01822-9
30. Diego Semede de Domingos. A estrada de ferro Sorocabana e periódicos ferroviários (1931-1940). 2010. Iniciação científica (História) – Faculdade de Ciências e Letras Assis/UNESP. Processo FAPESP 09/51432-2
31. Lucas Mariani da Silva. Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (1928-1943). 2010. Iniciação científica (História) – Faculdade de Ciências e Letras Assis/UNESP. Processo 2008/57281-3 Bolsa no País – Regular – Iniciação Científica – FAPESP
32. Helena Camila Costa. Memória sobre o Patrimônio Ferroviário: Estudo sobre o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (Sorocaba-SP). 2010. Iniciação científica (Graduação em Turismo) – Universidade Federal de São Carlos. Processo FAPESP nº 2008/57532-6
33. Luis Gustavo Martins Botaro. Modernidade e Progresso: A Estrada de ferro Sorocabana em Botucatu(1929-1939). 2010. Iniciação científica (História) – Faculdade de Ciências e Letras de Assis. Processo FAPESP 2009/16717-6
34. Fernanda Aparecida H. da Silva. Análise dos discursos da engenharia nos relatórios da Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (1910-1971). 2009. Iniciação científica (História) – Faculdade de Ciências e Letras Assis/UNESP. Bolsa FAPESP nº 2007/59113-8
35. Aline Zandra Vieira Bartcus. MEMORIA E PATRIMONIO FERROVIARIO: ESTUDO SOBRE O MUSEU DO FERROVIARIO. 2009. Iniciação científica (História) – Faculdade de Ciências e Letras Assis/UNESP. Proc FAPESP 2008/53636-1 Bolsa no País – Regular – Iniciação Científica
36. Thiago Greggi. A música e o artesanato em Ouro Verde (SP). Estudo sobre a influencia socio-cultural de projetos artísticos em crianças e adolescentes. 2008. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc FAPESP 2007/55351-1
37. Victor Callil. Artesanato e Inclusão Social: Estudo sobre o artesanato em Nova Porto XV (Bataguassu, MS). 2008. Iniciação científica

Financiamentos

37. Victor Callil. Artesanato e Inclusão Social: Estudo sobre o artesanato em Nova Porto XV (Bataguassu-MS). 2008. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. FAPESP nº 06/61777-9
38. Rosemari da Silva Arruda. Memória e Patrimônio em Presidente Epitácio: Inventário do patrimônio histórico industrial da navegação em Presidente Epitácio (SP). 2008. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc FAPESP 2007/54986-3
39. Berta Lucia X. do Nascimento. Memórias e patrimônio histórico em Rosana – Inventário do patrimônio histórico sobre a ocupação em Rosana – SP. 2008. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc FAPESP 2007/54147-1
40. Vinicius Mizumoto Mega. Patrimônio e Imigração: estudo sobre o patrimônio histórico-cultural de uma colônia húngara em Presidente Epitácio – SP. 2008. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc FAPESP nº 06/61780-0
41. Luana Alexandre Duarte. Avaliação dos impactos sócio-culturais do turismo nos adolescentes de Iporanga (SP). 2007. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. FAPESP 05/55307-7 (Bolsa renovada em 10/2006)
42. Raquel Ribeiro de Souza e Silva. Caminho de Itupava (PR): um sítio arqueológico em área natural. 2007. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. FAPESP 06/57400-7
43. Priscylla Christine Hammerl. Destinos de Saúde e Lazer: História do Turismo em Campos de Jordão. 2007. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. Fapesp nº 05/55305-4
44. Daiana Aparecida dos Santos. Estudo exploratório do turismo como alternativa de inclusão social no município de Rosana – SP. 2007. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. Fapesp nº 05/54909-3
45. Berta Lucia X. do Nascimento. Memórias e patrimônio histórico em Rosana – Inventário do patrimônio histórico sobre a ocupação em Rosana – SP. 2007. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. Fapesp FAPESP 07/54147-1.
46. Adriana Suda. O Conjunto KKKK (Registro – SP) e a cultura imigrante japonesa. 2007. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. Fapesp nº 05/55584-0
47. Luana Gonçalves Vieira da Silva. Os diferentes. 2007. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. FAPESP 05/51377-0 (Bolsa renovada em 09/2006) Iniciada em 2005 e concluída em 2007.
48. Bruno Sudário Santarelli. Os impactos culturais do turismo de massa do carnaval do município de São Luiz do Paraitinga. 2007. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. Fapesp nº 05/60851-8
49. Janaina Schleich Rodrigues da Cunha. Patrimônio e cidadania: estudo sobre o processo de tombamento do centro histórico de São Luiz do Paraitinga (SP). 2007. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. Fapesp nº 06/50881-0
50. Bruna de Siqueira Araujo. Possibilidades de Desenvolvimento Turístico Saudável no Museu do Folclore (São José dos Campos-SP). 2007. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. FAPESP 05/51847-7 (Bolsa renovada em 07/2006) Iniciada em 2005 e concluída em 2007;
51. Edvanice de Oliveira Freire. Turismo e inclusão social. 2007. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. FAPESP 05/53875-8 (Bolsa renovada em 08/2006) Iniciada em 2005 e concluída em 2007.
52. João Paulo Faria Tasso. Turismo e inclusão social: estudo sobre os meios de capacitação e qualificação profissional para a população de Rosana – SP. 2007. Iniciação científica (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Projeto FAPESP 06/57603-5
53. Felipe de Souza Custódio. Manutenção de banco de dados e IDE aplicadas ao Patrimônio Ferroviário (Treinamento Técnico – FAPESP). 2017. Orientação de outra natureza (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. FAPESP 2017/05182-0
Linha de fomento: Bolsas no Brasil – Programa Capacitação – Treinamento Técnico Vigência: 01 de abril de 2017 – 31 de março de 2019
54. Evandro Nogueira Santana Junior. Pertencimento e distanciamento: o patrimônio industrial e sua valoração (Campinas). 2017. Orientação de outra natureza (Turismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Proc. FAPESP 2017/00007-6
Linha de fomento: Bolsas no Brasil – Programa Capacitação – Treinamento Técnico Vigência: 01 de fevereiro de 2017 – 31 de janeiro de 2019
55. Andre Buesso de Lucca. A tecnologia imersiva no contexto do patrimônio ferroviário (Bolsa TT – FAPESP). 2014. Orientação de outra natureza (Tecnologia em Análise e Desenvolvimento de Sistema) – Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza. Proc. FAPESP 2013/06022-6
Linha de fomento: Bolsas no Brasil – Programa Capacitação Técnica

Eventos



Coleções

Dados de Pesquisa MF



Nenhuma descrição fornecida

Coleção Produção MF



Aqui estarão documentos produzidos pelo Projeto Memória Ferroviária, como artigos, livros, teses, capítulos, dentre outros.

Coleção Textual (Relatórios)



Em parceria com o Arquivo Público do Estado de São Paulo foram realizadas cópias digitais de relatórios das empresas ferroviárias paulistas que são foco deste projeto: Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Vias Fluviais[...]

Coleção Cartográfica



Documentação cartográfica, composta por mapas ou cartas de linhas de transporte terrestre ou fluvial (ferroviárias, navegação, rodagem), plantas urbanas, arquitetônicas, ou de áreas de operação de transporte, além de esquemas gráficos.

Coleção História Oral



Aqui estarão os instrumentos que transmitem mensagem por meio de som e imagens (fixas ou com movimento), em sincronia. Digital, digitalizados e/ou físico.

Coleção Sonora



Aqui estarão os dispositivos que emitem som, analógicos ou digitais, como fita cassete e rolo, disco de acetato sobre alumínio, acetato sobre papel, cera e vinil, CDs, dentre outros aparelhos.

Coleção Iconográfica



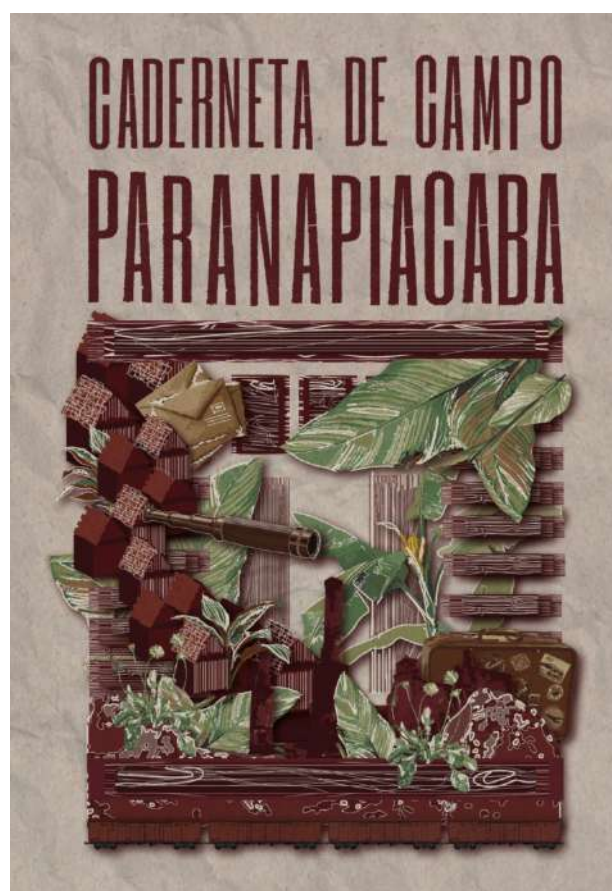
Aqui estarão os documentos bidimensionais, como fotografias em papel e estereoscópicas em vidro, negativos em vidro, diapositivos, cartazes, desenhos, serigrafias e gravuras, dentre outros.

Coleção Sítios e Monumentos



Aqui estão registros de áreas, estruturas construída ou objetos tridimensionais ferroviários que receberam proteção legal (como patrimônio cultural) em algum nível (municipal, estadual ou nacional).

Publicações



Biblioteca Temática

A Biblioteca Temática Memória Ferroviária é uma iniciativa da equipe MF a fim de reunir e compartilhar estudos e documentos sobre a história das ferrovias em São Paulo e de sua preservação. Desenvolvida na plataforma Zotero, software livre de gestão e compartilhamento de referências eletrônicas, é possível acessar a biblioteca de forma gratuita e sem cadastros.

Há vários anos a equipe do projeto Memória Ferroviária está identificando material documental e bibliográfico sobre patrimônio ferroviário, em particular referente ao estado de São Paulo. O montante é de mais de 21 mil itens (documentação textual, cartográfica ou bibliográfica). Desse total, a produção científica atual brasileira (livros, teses, dissertação e artigos) sobre patrimônio ou história ferroviária no Brasil soma mais de 1,2 mil títulos. Esse montante demonstra a relevância atual destes temas.

A criação e manutenção deste Portal é a iniciativa do grupo de pesquisa Memória Ferroviária/UNESP em concordância às estratégias de gestão de dados estimuladas pela UNESP e a FAPESP – que estão inseridas nas políticas de dados abertos atualmente exigidas das instituições de pesquisa brasileiras. Espera-se que todas estas informações produzidas pela nossa equipe prestem-se não apenas para demonstrar as vantagens do acúmulo sistemático de conhecimento por meio de pesquisa colaborativa, mas também para subsidiar outras pesquisas acadêmicas sobre história do transporte em São Paulo e estudos em gestão patrimonial.

Zotero

Grupos Documentação Fóruns Envolve-se Conecte-se

Outras bibliotecas de grupo

- Biblioteca Memória Ferroviária
- 1.FERROTECA
- 2.ARQUIVOS

Título	Criador	Data
.: SophIA Biblioteca - Terminal Web .:		
«Média ferroviária»: um projeto...	Oliveira	2020
100 Anos da Melhoramentos	Donato	
100 Eventos que Abalam o Mundo	Polillo	
100 Músicos Imortais volume 1	De Albuquerque	
100 Músicos Imortais volume 2	De Albuquerque	
11º Relatório da Semestral da Diret...	Estrada de Ferro D. Pedro II	1928
11º Relatório da Semestral da Diret...	Estrada de Ferro D. Pedro II	1861
12º Relatório Semestral da Diretori...	Estrada de Ferro D. Pedro II	1928
12º Relatório Semestral da Diretori...	Estrada de Ferro D. Pedro II	1861
13º Relatório Semestral da Diretori...	Estrada de Ferro D. Pedro II	1928
13º Relatório Semestral da Diretori...	Estrada de Ferro D. Pedro II	1862
14º Relatório Semestral da Diretori...	Estrada de Ferro D. Pedro II	1928
14º Relatório Semestral da Diretori...	Estrada de Ferro D. Pedro II	1862
15 Anos da Companhia do Metropo...	Metrô	
15º Relatório Semestral da Diretori...	Estrada de Ferro D. Pedro II	1928
15º Relatório Semestral da Diretori...	Estrada de Ferro D. Pedro II	1863
16 colunas de ferro fundido: #...	Fry_Miers	
16º Relatório Semestral da Diretori...	Estrada de Ferro D. Pedro II	1928

_ adm / br _ eng / br # BA / Salvador
BR / Alagoas # BR / Ceará # BR / Paraíba
BR / Pernambuco # BR / Piauí
BR / Rio de Janeiro
BR / Rio Grande do Sul # BR / São Paulo

zotero

Grupos Documentação Fóruns Envolve-se Conecte-se

Título, Criador, Ano

[Ampliar armazenamento](#)

Outras bibliotecas de grupo

- Biblioteca Memória Ferroviária
 - 1.FERROTECA
 - 2.ARQUIVOS

Título	Criador	Data
A arqueologia da São Paulo oito...	Plens	2016
A Baldwin Locomotive Works e ...	Santos and Gonçalves	2018
À beira da linha. Formações ur...	Ghirardello	2001
A caminho do Oeste: subsídios p...	Debes	1968
A Companhia Estrada de Ferr...	Grandi	2006
A Companhia Paulista e suas vi...	Inoue	2015
A concepção e o projeto de Bel...	Guimarães	1996
A constituição do Centro de Pres...	Lewinski	2016
A construção da Estrada de Ferr...	Instituto	2012
A construção da Linha Sul da Estra...	Espig	2012
A construção da rede ferroviária do...	Pereira	2018
A construção do patrimônio ferro...	Xavier and Constantino	2017
A EMERGÊNCIA DO CAPITALIS...	Zorzo and Silva	2011
A emergência e a disseminação...	Mendes Correia et al.	2018
A encampação das estradas d...	Silva	1917
A Estação: Portal do concreto ...	Ferreira	2011
A Estrada de Ferro Belém-Braga...	Quaresma and Maia	2019
A estrada de ferro de baturite: 1...	Ferreira	1989
A Estrada de Ferro de Bragança: ...	Cruz	1955
A Estrada de Ferro: crescimento...	Ferreira	2018

Informações

Notas Etiquetas Anexos Relac...

Tipo de item Livro

Título O caminho do Oeste: subsídios para a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e das Ferrovias de São Paulo: primeira parte (1832-1869)

Autor Debes, Célio

Data 1968

Lugar São Paulo

Número de pá... 178

Chave de cita... debesCaminhoOesteSubsidios1968

Título abreviado A caminho do Oeste

Linguagem por

Catálogo da Bl... Catálogo da Biblioteca dedalus.usp.br

Número de ch... HE2930.S25 D4

Extra OCLC: ocm03331043

Data de adição 02/05/2019, 14:59:02

Data de modifi... 02/05/2019, 14:59:40

Adicionado por romero_eduardo



Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design - Câmpus de Bauru
Av Eng Luiz Edmundo Carrijo Coube, nº 14-01 - Vargem Limpa
Bauru/SP - CEP 17033-360
Pabx: (14) 3103-6000



Faculdade de Ciências e Letras - Câmpus de Assis
Av. Dom Antonio, 2100 - Parque Universitário
Assis/SP - CEP 19806-900
Telefone: 18 3302-5800