

Transformação da paisagem da Vila Antártica em Bauru-SP: reflexões sobre a preservação do patrimônio industrial

*Landscape transformation in the Antarctica district in Bauru-SP: reflections on the
industrial heritage preservation*

*Transformación del paisaje de Vila Antártica en Bauru-SP: reflexiones sobre la
preservación del patrimonio industrial*

Lucas do Nascimento Souza

Mestrando, UNESP, Brasil.
lucas.nascimento-souza@unesp.br

Evandro Fiorin

Professor Doutor, UNESP, Brasil.
evandrofiorin@gmail.com

Rosio Fernandez Baca Salcedo

Professora Doutora, UNESP, Brasil.
rosio.fb.salcedo@unesp.br

RESUMO

O descaso com o patrimônio industrial leva a sua descaracterização, destruição e perda da memória coletiva, assim como permite com que a paisagem seja alterada drasticamente e importantes trechos urbanos perdem sua identidade, passando a não representar mais a gênese das cidades. Dentre os casos de edifícios e conjuntos arquitetônicos sem uso devido a falta de políticas de conservação e reutilização, além da pressão da especulação imobiliária, está o nosso objeto de estudo, a chaminé remanescente da Companhia Antarctica Paulista na cidade de Bauru-SP; um importante elemento ligado a atividade industrial e ferroviária que conta a história de uma das primeiras vilas da cidade e hoje se encontra à mercê do tempo. Neste contexto, o artigo tem por objetivo analisar os impactos da transformação da paisagem da Vila Antarctica, na cidade de Bauru, para a preservação do seu patrimônio industrial por meio da comparação das diversas paisagens deste bairro: a gênese (primeira onda de industrialização), segunda onda da industrialização, tombamento do patrimônio industrial até o impacto das novas construções na sua ambiência. A partir de revisões bibliográficas e análise de imagens históricas e atuais foi possível entender como a paisagem da vila foi alterada em detrimento da preservação do seu patrimônio industrial.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio Industrial. Transformação da Paisagem. Bauru-SP.

ABSTRACT

The disregard with the industrial heritage leads to its disfigurement, destruction and collective memory loss, allowing the landscape to be drastically altered and important parts of urban space lose their identities and no longer represent the origins of cities. The object of this study is the remaining chimney in the Antarctica Paulista Company in Bauru, which is among the cases of buildings and architectural complexes without any use due to the lack of reuse and conservation policies as well as the pressure of real estate speculation. The chimney is an important element linked to industrial and railway activities, representing the story of one of the first districts in the city. Currently, this element is excluded from urban dynamics, faded to crumble. This paper aims at analyzing the impacts of the Antarctica district landscape transformation in Bauru, through comparisons among different landscapes in the same area: the geneses (first wave of industrialization), the second wave of industrialization, the heritage management and even the impact of constructions in this context. By means of bibliographic review and analyses of historical and current images, we could understand how the village landscape has been altered due to industrial heritage preservation.

KEYWORDS: Industrial heritage. Landscape transformation. Bauru-SP.

RESUMEN

El abandono del patrimonio industrial conduce a su descalificación, destrucción y pérdida de la memoria colectiva, además de permitir que el paisaje se altere drásticamente y que importantes tramos urbanos pierdan su identidad y dejen de representar la génesis de las ciudades, como se puede observar en varias ciudades brasileñas. Entre los casos de edificios y conjuntos arquitectónicos sin uso por falta de políticas de conservación y reutilización, además de la presión de la especulación inmobiliaria, es nuestro objeto de estudio, el remanente de la chimenea de la Compañía Antarctica Paulista en la ciudad de Bauru-SP, un importante elemento vinculado a la actividad industrial y ferroviaria que cuenta la historia de uno de los primeros poblados de la ciudad y que hoy se encuentra segregado de la dinámica de la urbe, destinado al colapso. En este contexto, el artículo tiene por objetivo analizar los impactos de la transformación del paisaje del Pueblo de la villa Antarctica en Bauru, en la preservación de su patrimonio industrial a través de la comparación de los diversos paisajes del lugar: la génesis (primera ola de industrialización), segunda ola de la industrialización, caída del patrimonio industrial hasta el impacto de las nuevas construcciones en su entorno. A partir de las revisiones bibliográficas y el análisis de imágenes históricas y actuales fue posible comprender cómo se alteró el paisaje del pueblo en detrimento de la preservación de su patrimonio industrial.

PALABRAS CLAVE: Patrimonio industrial. Transformación del paisaje. Bauru-SP.

INTRODUÇÃO

Diante da contínua descaracterização de espaços e edifícios históricos nas cidades brasileiras ocasionada pela falta de políticas públicas para salvaguarda do patrimônio industrial e pela pressão da especulação imobiliária, torna-se necessário ampliar a discussão sobre este tema. Patrimônios culturais são elementos detentores de memória e significado, estando diretamente ligados à construção da identidade de um povo, seja relacionado a uma época, a um saber fazer ou, até mesmo, a uma paisagem.

Conforme a seção II, art. 216 da Constituição da República Federativa do Brasil (1988), podemos entender o patrimônio cultural brasileiro como sendo:

[...] os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.
(CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, 1988)

Para Choay (2001) o patrimônio histórico é:

A expressão que designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum: obras e obras-primas das belas artes e das artes aplicadas, trabalhos e produtos de todos os saberes dos seres humanos. (CHOAY, 2001, p. 11)

As questões ligadas à memória e ao legado dos processos da industrialização, somente se consolidam no século XX, fortemente desencadeadas pela destruição de edifícios significativos nas cidades de Londres e Paris, nas décadas de 1960 e 1970, respectivamente, conforme aponta Kühl (2019, p. 24); e, a partir daí, aumentam-se as discussões e se iniciam as ideias de preservação.

A Carta de Nizhny Tagil, documento *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), de 2003, nos traz a seguinte definição sobre patrimônio e arqueologia industrial:

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.

A arqueologia industrial é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefatos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou por processos industriais. A arqueologia industrial utiliza os métodos de investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial (THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE, 2003).

É importante salientar ainda, como consta na Carta, que o período histórico de maior peso, acerca desses estudos, é marcado pelo início da Revolução Industrial, ou seja, segunda metade do século XVIII.

O patrimônio industrial representa, em sua singularidade, as atividades de grande valor, bem como, o registro histórico de uma época, de uma paisagem, sendo a marca do saber fazer do homem, enquanto técnica voltada à vida cotidiana, às atividades econômicas e sociais que constituem a cidade e a vivência de um povo. No caso da chaminé de tijolos da Cia. Antarctica Paulista em Bauru, objeto de estudo deste trabalho, é importante observar a forma como se deu sua instalação, estando diretamente ligada à ferrovia, feito que transformará, para sempre, a cidade de Bauru, no interior do estado de São Paulo, reconhecida por abrigar o maior entroncamento ferroviário da América Latina no início do século XX – hoje, um patrimônio ferroviário.

A partir da análise histórica e atual deste patrimônio, do ponto de vista da arquitetura e do urbanismo, será construída uma narrativa que tem por objetivo analisar os impactos das transformações na paisagem urbana da Vila Antarctica – o bairro que surgiu em virtude dos primeiros processos de industrialização nessa cidade do interior paulista.

Neste contexto, é importante destacar ainda o conceito de paisagem cultural, que, segundo Rapoport (2003, p. 53), se refere aos resultados de interação entre ações humanas e a paisagem primária que se desenvolve no tempo. Quanto mais modificada está a paisagem pelos homens, tanto mais cultural é. Ou seja, considerando a historicidade da Vila Antarctica para Bauru, pressupõe-se que aquela área é detentora de grandes registros.

A Carta de Petrópolis, de 1987, fruto do 1º Seminário Brasileiro para Preservação e Revitalização de Centros Históricos, nos traz definições sobre o conceito de sítio histórico urbano (SHU), bem como explana sobre os espaços edificados: “Todo espaço edificado é

resultado de um processo de produção social, só se justifica sua substituição após demonstrado o esgotamento de seu potencial sócio-cultural". É a partir desses vieses que este trabalho se propõe a estudar as transformações da paisagem da Vila Antártica em Bauru, bem como os impactos na sua fisionomia atual.

OBJETIVOS

O artigo tem por objetivo analisar os impactos da transformação da paisagem da Vila Antártica em Bauru na preservação do seu patrimônio industrial através da comparação das diversas paisagens concebidas, desde a vinda das ferrovias como fator que impulsionara a cidade a um novo patamar econômico e social, até os dias de hoje.

METODOLOGIA

A análise será feita através da comparação das diversas paisagens da Vila Antártica: a gênese (primeira onda de industrialização), segunda onda da industrialização, tombamento do patrimônio industrial, até o impacto das novas construções na sua ambiência.

As informações foram coletadas através da revisão bibliográfica sobre patrimônio industrial e a história de Bauru, levantamentos de plantas e imagens da cidade no Museu Histórico Municipal, no Museu Ferroviário Regional e na Prefeitura Municipal de Bauru. Assim foi possível analisar e interpretar esses retratos históricos para a construção da narrativa aqui tratada.

A GÊNESE DA PAISAGEM: FERROVIAS E A PRIMEIRA ONDA DE INDUSTRIALIZAÇÃO EM BAURU

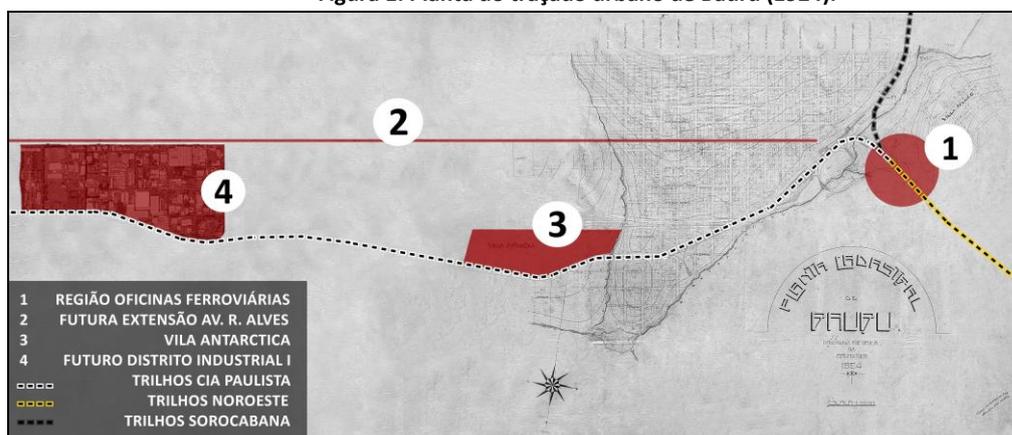
Antes de receber os trilhos do trem, Bauru não passava de um vilarejo, tendo seu início datado em 1887, e assim se seguiu até que, por decretos estaduais, fosse anunciada a vinda da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) e da Companhia Paulista (CP), a qual dependia de fatores econômicos e políticos, o que criara um cenário de incertezas e inseguranças, uma vez que os latifundiários não investiam temendo prejuízos, conforme aponta Ghirardello (1992, p. 73). A somatória desses cenários políticos e econômicos ocasionou um baixo fluxo de pessoas na região, movimentada apenas por reuniões partidárias, festas civis e religiosas.

Em agosto de 1896, Bauru é emancipada grande parte por influência dos migrantes vindos do leste paulista e de Minas Gerais, período em que o desbravamento dessa região ocorria maciçamente. Após sua emancipação, o café era o produto que sustentava a economia, até que, em 1905, novos ares de esperança pairavam no ar da pequena cidade com a vinda da EFS e o início das obras da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB). Em 1906 a construção da EFNOB foi concluída, com isso lançou Bauru a um cenário econômico favorável, que por sua

vez impulsionou o crescimento urbano e demográfico, sendo parte dos objetivos da EFNOB e dos latifundiários da Zona Noroeste. Os trilhos da EFNOB permitiram ligar Bauru a Corumbá, no Estado de Mato Grosso do Sul, daí sua relevância ímpar para a ascensão econômica no contexto brasileiro. A repentina transformação de estações em núcleos urbanos e a geração de polos de escoamento de futuras produções agrícolas eram os principais objetivos da EFNOB, bem como a criação de movimentados centros de embarque e desembarque de passageiros, conforme destaca Ghirardello (2002, p. 12-13).

Assim, a cidade segue crescendo quando, em 1910, chega a Bauru a Companhia Paulista (CP), tornando Bauru detentora do maior entroncamento ferroviário da América Latina. No ano seguinte, 1911, a cidade já é munida de luz elétrica, telefone e serviço telegráfico, bem como recebe sedes de instituições bancárias, de empresas de colonização e casas de comércio, ganhando destaque como polo regional, tornando aquele território propício para a vinda de grandes indústrias, que se estabeleceriam primeiramente no que hoje conhecemos por Vila Antarctica. Esta zona por sua vez era de grande esplanada e a mais próxima do entroncamento ferroviário, dista menos de 2,5 quilômetros, como observa-se na figura 1. Configura-se então aquela área como receptora de um dos primeiros complexos fabris de Bauru, não só da Cia. Antarctica Paulista, que em 1924 se instala e passa a produzir cerveja, guaraná e gelo, daí o nome da Vila, mas, também, da algodoeira Sanbra, das Indústrias Matarazzo e da líder no segmento de papelaria Tilibra, à época Tipografia Brasil.

Figura 1: Planta do traçado urbano de Bauru (1924).



Fonte: MUSEU HISTÓRICO MUNICIPAL DE BAURU, MODIFICADO PELOS AUTORES, 2019.

Bauru neste momento passa por sua primeira onda de industrialização motivada pela troca da agricultura cafeeira pela algodoeira, fruto da queda abrupta do preço do café após a quebra da Bolsa de Valores em 1929, e é então que se instalam as beneficiadoras de algodão, como as já citadas Sanbra e Matarazzo. As poucas décadas que seguiram trouxeram consigo o avanço da malha urbana e a Vila Antarctica, já não era a única região urbanizada do leste bauruense.

Importante destacar que neste momento Getúlio Vargas assume o poder do país através da Revolução de 1930 e com novas propostas para o Brasil, cria a Sociedade de Melhoramentos, com o intuito de racionalizar e melhorar a administração pública no país, que, por sua vez, foi responsável pela modernização e investimentos nas ferrovias paulistas, em especial a EFNOB, conforme aponta Pallotta (2015, p.28). É então que se dá início a concepção de uma Estação que reunisse a administração das três companhias, além de abrigar o embarque e desembarque dos passageiros. Assim, é executada em estilo *Art Deco* a Estação Ferroviária Central, à altura da cidade próspera que crescia sem limites.

O Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru (CODEPAC) é categórico ao se referir sobre as fábricas e indústrias da década de 1930 da cidade:

“Podemos considerar as fábricas e indústrias dos anos 1930 como exemplares em Bauru, além da década ser fundamental para o desenvolvimento econômico, social e cultural da cidade, que teve no elemento da ferrovia sua principal propulsão para a modernidade” (CODEPAC, 1996 – Parecer sobre o tombamento do Edifício da Antiga Indústria Matarazzo).

A importância da indústria naqueles anos, seu significado de progresso e prosperidade para os cidadãos, se expressavam nos vários edifícios, sobretudo na imagem que a chaminé de tijolos da Cia. Antarctica passou a representar na paisagem, destacando-se pelo seu alto gabarito em relação às edificações do entorno.

TRANSFORMAÇÕES DA PAISAGEM URBANAS E A SEGUNDA ONDA DE INDUSTRIALIZAÇÃO

Contudo, na década de 1960 devido ao seu crescimento demográfico, a região central da cidade passou a ter um significativo aumento no tráfego de veículos e as consecutivas preocupações ambientais tornaram a área da Vila Antarctica imprópria para os novos modelos industriais, sobretudo, a falta de possibilidade de expansão, uma vez que seu entorno já se encontrava consolidado. É então que em 1961 institui-se o Distrito Industrial I “Domingos Biancardi” (figura 2), sob a lei 905 sancionada pelo então prefeito Irineu Bastos. Este distrito seria ligado pelo leito férreo e pela Avenida Rodrigues Alves, possuindo uma área total de 1.195.760,33 m², ou seja, quase um milhão de m² a mais que a totalidade da Vila Antarctica, calculada em aproximadamente 258.000,00 m².

Figura 2: Localização do novo distrito industrial em relação a Vila Antartica



Fonte: GOOGLE EARTH, MODIFICADO PELOS AUTORES, 2020.

É neste momento que Bauru vive sua segunda onda de industrialização e novamente se torna receptora de novas indústrias favorecidas pela isenção total de impostos por 10 anos, fruto de uma parceria entre a Prefeitura Municipal e a Comissão de Desenvolvimento Industrial (CMDI). Assim, foram implantadas empresas de vários segmentos no Distrito Industrial I, como material elétrico, eletrônico, de comunicação, entre outros.

A partir deste avanço econômico e urbano inicia-se um lento, porém contínuo, processo de decadência industrial da Vila Antartica, e aquela que era conhecida como a primeira vila industrial de Bauru passa a se tornar um a área de uso predominantemente residencial e de serviços, tendo sua industrialização viva somente na memória daqueles que de forma ou outra presenciaram outrora a sinergia gerada entre as indústrias e a ferrovia. Pouco a pouco as indústrias que precisavam ser modernizadas se acomodaram no novo Distrito Industrial e os antigos galpões foram abandonados, até que tornaram-se ruínas e foram demolidos, como é o caso do galpão da Cia. Antartica Paulista, da Indústria Matarazzo e da Sanbra, restando em funcionamento apenas o galpão da Tilibra, que pouco guarda uma arquitetura de valor, se não estruturas tradicionais de grandes fábricas. Apenas o que sobra é a chaminé da Cia. Antartica. Vale ressaltar que ainda na década de 1960, quando se cria melhores e maiores áreas industriais na cidade, a Cia. Antartica Paulista ainda está ativa e envolvida nas atividades da cidade e nos eventos cívicos, conforme observa-se na figura 3, onde temos um registro do desfile de 7 de setembro de 1968, com um carro fantasiado levando garrafas do Guaraná Champagne, um dos principais produtos da companhia. Na imagem o desfile sobe a Avenida Rodrigues Alves, importante avenida criada aos moldes dos bulevares parisienses com a finalidade de ligar a Estação Ferroviária Central aos acessos da cidade, e conseqüentemente, de toda a região.

Figura 3: Carro da companhia participando do desfile de 7 de setembro de 1968



Fonte: MUSEU HISTÓRICO MUNICIPAL DE BAURU, 2019.

Bauru seguiu crescendo economicamente e a demanda por novas zonas industriais aumentou na medida em que a indústria ganhava força na cidade, juntamente ao comércio, fazendo com que, 30 anos após a implantação do primeiro Distrito Industrial surgisse, em 1991 sob o decreto nº 6.228 de 04 de dezembro, o Distrito Industrial II “Marcus Vinícius Feliz Machado”, com área total de 409.217,07m², localizado na Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros Km 227 (Bauru-Jaú), região leste de Bauru. Em paralelo, o Distrito Industrial III “Cláudio Guedes Misquiati”, com área total de 433.291,00 m², fruto de doação feita pelo Estado, data em sua escritura o ano de 1987, ou seja, provavelmente só passou a receber indústrias após a data de criação do Distrito Industrial II, por isso denominado III. Alguns anos depois surgem as notícias sobre o Distrito Industrial IV, como o início das obras de infraestrutura em 2013, publicada por jornais locais. Este por sua vez conta com 1.132.895,10 m² de área total.

No segundo semestre de 2019, A Comissão de Economia, Finanças e Orçamento da Câmara Municipal de Bauru liberou a tramitação do processo 171/19, Projeto de Lei que propõe a classificação como Distrito Industrial IV uma gleba com mais de 2 milhões de metros quadrados, cuja doação ao município será formalizada pelo governo do estado de São Paulo, conforme noticiado também por jornais locais. Este será o maior Distrito Industrial da cidade, superando todos os outros quatro já consolidados em extensão territorial.

Vale ressaltar que o levantamento dos Distritos Industriais aqui realizados tem por objetivo a compreensão da dinâmica de crescimento industrial em relação à Vila Antárctica, área detentora do patrimônio industrial o qual este trabalho se debruça, não tendo por objetivo o levantamento do cenário industrial na cidade atualmente, uma vez que somente o Distrito Industrial I tem relação direta com a Vila Antárctica.

O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: REFLEXÕES SOBRE A PAISAGEM INDUSTRIAL DA VILA ANTÁRTICA

A valorização do patrimônio industrial começa a ganhar força nos anos 1960 pela arqueologia industrial da Europa, e em seguida, no Brasil, dada sua importância em narrar a história de um povo, visto como herança cultural. A atribuição de valor histórico promoveu olhares mais precisos a esses artefatos, podendo evidenciar-se valores simbólicos e estéticos decantados até então.

A reabilitação progressiva da arquitetura do século XIX, a valorização recente do patrimônio industrial, a conscientização crescente do público em geral e sua sensibilização para a necessidade de se preservar e valorizar o patrimônio histórico, tem levado à gradual mudança de atitude em relação ao patrimônio ferroviário e ao patrimônio histórico como um todo. (KÜHL, 1998, p. 234)

As atividades industriais da cidade de Bauru, na medida em que se concentraram nos Distritos Industriais, foram perdendo força na Vila Antárctica, permanecendo somente a indústria Tilibra. As Indústrias Matarazzo, Cia. Antárctica Paulista e a Sanbra, no Jd. Guadalajara, já haviam cessado suas atividades. Nesta fase a Vila Antárctica perde um pouco o seu caráter industrial e tem início alguns processos de gentrificação, especialmente, em meados de 1996 com a derrubada dos galpões da Indústria Matarazzo, que visou a especulação imobiliária. Já em 2010 constatou-se através de imagens de satélites, que todo o galpão da Cia. Antárctica Paulista se encontrava destelhado. Atualmente a área já não possui mais nenhuma reminiscência da Cia. Antárctica, somente a chaminé cercada por edifícios de grande porte.

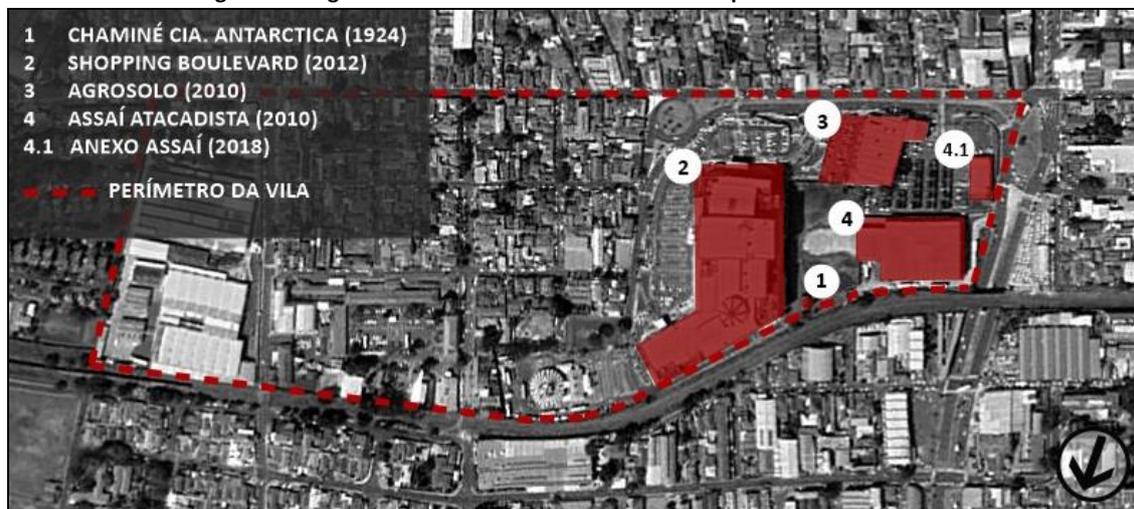
Figura 4: Fotomontagem do trecho que abrigava as instalações da Antárctica em 2004, 2010 e 2019, respectivamente



Fonte: GOOGLE EARTH, MODIFICADO PELOS AUTORES, 2020.

No mesmo ano inicia-se também a construção de um grande shopping, que se consolidou e passou a funcionar em 2012. Num raio de menos de 10 metros da antiga chaminé notou-se a alteração da paisagem e principalmente, percebe-se a desarmonia do shopping com o bem tombado, desassociando as relações pessoas versus ambiente ali existentes. Outra importante observação é o vasto vazio urbano pertencente ao Atacadista Assaí, proprietário dos grandes muros terminados em concertinas. Possivelmente este espaço abrigará alguma extensão do próprio shopping ou de edifícios comerciais do entorno, se não uma extensão do próprio atacadista.

Figura 5: Imagem aérea da Vila Antárctica com destaque aos novos edifícios



Fonte: GOOGLE EARTH, MODIFICADO PELOS AUTORES, 2020.

Segundo Souza e Carvalho (2018) a perda da identidade local e diminuição do senso de pertencimento dos moradores, é sobrepesada pelo fato da antiga chaminé estar quase que imperceptível na paisagem e a disparidade de materiais e gabaritos como reflexo direto da forma como se deu a inserção do equipamento. Hoje tem-se o patrimônio segregado, isolado e sem conexão alguma com o entorno, tanto por questões tangíveis como os muros e a presença de uma arquitetura defensiva para com a área, quanto pelas questões intangíveis, como a

alteração da paisagem e mudança brusca da espacialidade que ali historicamente configurou-se.

O edifício do shopping, por se tratar de uma edificação estritamente voltada ao consumo, que visa induzir o sujeito ali internalizado a consumir e a gozar dos bens e serviços o maior tempo possível, não permite qualquer relação visual com o exterior, isolando assim não só a chaminé como o restante da cidade e produzindo um cenário de individualismo, uma vez que dentro desses espaços não há área de lazer comunitária ou de grupos, salvo raros *playgrounds* destinado apenas às crianças, ou praças de alimentação que não se comunicam com o exterior do prédio. Assim, conforme aponta Venturi *et al.* (1998, p. 47), “o ‘novo individualismo’ imposto às sociedades desenvolvidas [...] não é sinônimo de liberalização social. Arquitetos e outros profissionais devem pensar na re-socialização dos indivíduos, de reinvenção do quadro de referência social”.

Observa-se neste momento a falta de diretrizes e o respeito da re-socialização do antigo com o novo no planejamento urbano da cidade, ou seja, adaptar elementos e ou edifícios históricos e patrimoniais aos usos compatíveis da cidade contemporânea, e não permitir que se trate do entorno de forma isolada. Notamos que todo o leito férreo é murado, ou, delimitado por gradil encoberto por vegetação, impossibilitando a comunicação visual ao nível do pedestre entre os elementos, o *shopping*, a chaminé e o trilhos do trem.

Outro fator que ganha força para o desmantelamento da história e da memória não só para o caso de Bauru, é o processo de gentrificação, visto como peça chave da expansão urbana e elemento iminente quando dos processos de requalificações ou renovações urbanas. Neste sentido, Zachariasen (2006, p. 11) afirma que: “O desenvolvimento imobiliário urbano – a gentrificação em sentido amplo, tornou-se agora um motor central da expansão econômica da cidade, um setor central da economia urbana”.

Ou seja, é como se esse processo fosse indissociável das reformas urbanas. Áreas que necessitam de investimentos ou melhorias quase sempre a recebem por meio da iniciativa privada que não tem por objetivo considerar questões se não a do lucro e da valorização imobiliária, deixando de lado quaisquer valores que não sejam rentáveis. Assim como os centros, áreas antigas e históricas das cidades, como a Vila Antártica, sofrem com a falta de investimentos por parte do poder público, e, até meados de 2012, quando da instalação do *shopping*, era possível notar este reflexo, devido a existência de um grande vazio urbano em meio às ruínas do galpão da Cia. Antártica Paulista. Conforme Smith (2006, p. 13) “Os centros revelam o descuido do poder público com a qualidade dos espaços, o que permite a visibilidade da pobreza e as diversas formas de sobrevivência buscada pelos pobres”.

A gentrificação que ocorre nessas áreas acaba por produzir um espaço urbano que revela uma democracia frágil, que dificilmente pode ser consumida por todas as camadas sociais, conforme Smith (2006) nos coloca sobre o processo de gentrificação em Nova Iorque, característica esta que pode ser observada quando um equipamento de grande porte, como o

shopping na Vila Antartica, não pode atender a todas as camadas sociais, mas sim uma parcela dela. Daí a necessidade de se repensar espaços públicos e que possam ser utilizados por todos os tipos de grupos da sociedade.

RESULTADOS E DISCUSSÕES: CENÁRIOS DAS FUTURAS PAISAGENS

É necessário que existam políticas de reinserção do patrimônio na cidade, uma vez que se encontra isolado e tem relevância ímpar para com a história da cidade no tocante às primeiras indústrias e também para a história local do bairro, sendo elemento essencial quando do desenvolvimento das primeiras paisagens. Há de se considerar a memória coletiva e social daquele trecho urbano, que se desenvolveu muito em virtude da apropriação primeiramente ferroviária e depois fabril. Assim, é preciso que seja avaliada de forma técnica as maneiras de se restaurar e conservar o patrimônio industrial.

(...) a atuação no patrimônio industrial é encarada – assim como Cláudio Varagnoli evidencia para a arquitetura moderna (e questiona e condena) –, como um “restauro à parte”, ou seja, externamente ao campo disciplinar em que deveria recair, que é o da restauração de bens culturais (KÜHL, 2008, p. 22).

Salcedo (2008) nos diz que “(...) há a necessidade de o Plano Diretor, nas áreas históricas, contemplar uma regulamentação específica para os usos do solo, gabaritos, mobiliário urbano, controle do tráfego e construções ou intervenções nas edificações existentes”. O resguardo da paisagem cultural e industrial deveria estar presentes nas leis municipais ou diretrizes patrimoniais por conter a identidade de uma época, sobretudo no cenário bauruense onde muitos edifícios históricos já foram demolidos, como o caso da algodoeira Sanbra e das Indústrias Matarazzo, que envolve o emblemático caso de tombamento e destombamento, que iniciou-se em 1996, ano em que foi tombado pelo CODEPAC, visando a preservação do bem como testemunho histórico da cidade seguida de um projeto de requalificação aos moldes do ocorrido com o SESC Pompéia – São Paulo, e em 1998 foi destombado devido as más condições em que se encontravam suas instalações, quase que em ruínas, e as pressões sofridas por parte dos proprietários que objetivaram vender uma área que estivesse hábil a novas edificações, assim, “cedendo espaço em “benefício da coletividade”, conforme defendido. Observou-se através da análise das imagens atuais, que não há relação da chaminé com as novas edificações, principalmente com o shopping. A paisagem hoje estabelecida não se preocupa em manter viva a memória histórica da área, fenômeno este iniciado pelo debacle industrial da Vila quando da criação de novos Distritos industriais. Na figura 6 temos uma vista da lateral do shopping onde avista-se a torre, pois de frente a mesma é esmaecida por completo.

Figura 6: Chaminé na paisagem atual



FONTE: GOOGLE EARTH, MODIFICADO PELOS AUTORES, 2020.

De nenhuma edificação ou de nenhum ponto do leito férreo é possível se quer adentrar no perímetro da chaminé, a não ser por aberturas informais originadas pela deterioração ou destruição dos muros e cercas por grupos que perambulam o leito férreo, em sua maioria, marginais e usuários de droga. Importante salientar ainda sobre a marginalidade presente no leito férreo como um todo, fenômeno que se observa após o declínio e a falta de políticas de salvaguarda e conservação do patrimônio industrial ferroviário, bem como sua reinserção à malha urbana da cidade, que faz com que este espaço seja visto como um interstício vazio.

A falta de diretrizes para salvaguarda do patrimônio industrial aliada à especulação imobiliária imposta pela iniciativa privada levou esta área histórica da cidade ao cenário que temos hoje, de uma zona histórica descaracterizada, com sua paisagem industrial destruída, que inevitavelmente culminou na perda da memória coletiva, já que não é possível associar a paisagem atual à gênese da área devido a nova arquitetura que desconsidera o patrimônio e a história, aliada a forma como a implantação da mesma se deu.

A Carta de Nizhny Tagil é criteriosa ao conter a seguinte expressão a respeito da reutilização de bens industriais: “a continuidade que esta reutilização implica poder proporcionar um equilíbrio psicológico às comunidades que se viram confrontadas com a perda súbita de uma fonte de trabalho de muitos anos” (THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE, 2003).

CONCLUSÃO

Foi verificado que as novas edificações da Vila Antarctica não possuem relações harmoniosas com o patrimônio industrial ali remanescente. Este passa a ser apenas uma reminiscência da história. As novas paisagens estabelecidas pela economia do consumo distanciaram-se das primeiras paisagens e da gênese da área, desconfigurando assim seu valor histórico e sua memória industrial. É necessário repensarmos a lógica de produção dos espaços na cidade contemporânea de forma a atender aos anseios e desejos da cidade viva que cresce e vibra

num ritmo constante, mas sem deixar de lado a história e a gênese das nossas paisagens urbanas. Assim, evitaremos a destruição de paisagens urbanas históricas e proporcionamos às futuras gerações a possibilidade de conhecer as diversas camadas históricas que, ao se sobreporem, formaram a cidade como vemos e vivemos hoje.

AGRADECIMENTO

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 12 de. 2019.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade/ Editora UNESP, 2001.

CODEPAC (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru) 1996, Processo Nº 18028/96 – **Parecer sobre o tombamento do Edifício da Antiga Indústria Matarazzo**.

GHIRARDELLO, Nilson. **À Beira da linha - Formações urbanas da Noroeste paulista**. Bauru: Unesp, 2002. 235 p.

_____. **Aspectos do direcionamento urbano da cidade de Bauru**. 1992, 187 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos- SP, 1992.

INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTORICO E ARTISTICO NACIONAL. **Carta de Petrópolis**. Petropolis: IPHAN, 1987. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Petropolis%201987.pdf>>. Acesso em: 17 dez 2019.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**. Reflexões sobre a sua preservação. São Paulo, SP: Ateliê Editorial, 1998.

_____. **Patrimônio industrial: algumas questões em aberto**. arq.urb, n. 3, p. 23-30, 11 dez. 2019.

_____. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização. Problemas teóricos de restauro**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

PALLOTTA, Fábio Paride. Estações ferroviárias em Bauru (1917-1939): o ecletismo e o art deco, marcas da república velha e da era de Vargas no interior do estado de São Paulo. **Revista Arqueologia Pública**, v. 8, n. 1[9], p. 23-34, 2 jun. 2015.

RAPOPORT, Amos. **Cultura, arquitectura y diseño**. In: Revista Architectonics: Mind, Land & Society, nº 5. Barcelona: UPC, 2003.

SALCEDO, Rosío Fernández Baca. **Gestão do Patrimônio Cultural e Natural**. In: OLAM Ciência & Tecnologia - Rio Claro / SP, Brasil Ano VIII Vol. 8 N°.2 Pág. 152, Janeiro - Junho / 2008 ISSN 1982-7784 www.olam.com.br.

SOUZA, Lucas do Nascimento; CARVALHO, Tatiana Ribeiro. **Identidade e lugar: impactos da implantação de equipamento comunitário de grande porte em área histórica na cidade de Bauru-SP.** 2018. In: 8º CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável – PLURIS, 8., 2018, Coimbra. Atas [...] Coimbra, Departamento de Engenharia Civil da Universidade de Coimbra, 2018. pp 607-616. ISSN 2555-7390, versão online. Tema: Acessibilidade e mobilidade urbana. Disponível em: <<https://www.dec.uc.pt/pluris2018/Paper1368.pdf>>. Acesso em: 15 dez. 2019.

SMITH, Neil. **A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global.** In: De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HARITAGE. **Carta de Nizhny Tagil para o Património Industrial.** 2003. Disponível em: <<https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em: 18 dez. 2019.

ZACHARIASEN, Catherine Bidoi. **De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos.** São Paulo: Annablume, 2006.