

VILAS FERROVIARIAS DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL (EFNOB), BAURU KM. 0

Rosio Fernández Baca Salcedo
rosiofbs@faac.unesp.br

Nilson Ghirardello
nghir@faac.unesp.br

Claudio Silveira Amaral
nghir@faac.unesp.br

Paulo Roberto Masseran
nghir@faac.unesp.br

Samir Hernandes Tenório Gomes
nghir@faac.unesp.br

Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo, Grupo de Arquitetura: Teoria e
Projetos (GA), Universidade Estadual Paulista (UNESP)

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de
São Paulo (CONDEPHAAT)

RESUMO

O presente trabalho faz parte de um projeto de pesquisa maior, denominada “EFNOB/Bauru, Km. 0”, Edital FAPESP/CONDEPHAAT N° 9/2011. O trabalho tem por objetivos: inventariar, identificar, selecionar, localizar, documentar, analisar e propor diretrizes para a salvaguarda do patrimônio arquitetônico das Vilas Ferroviárias da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Bauru (residência da superintendência, vilas dos funcionários administrativos, engenheiros e operários). Metodologia: a) pesquisa documental a partir de fontes primárias; b) trabalho “in loco” que consiste em inventariar, identificar, documentar e localizar as edificações atuais; c) redesenho no AutoCAD dos projetos; d) análise do estado de conservação das edificações; e) propostas de diretrizes para a para a salvaguarda das Vilas Ferroviárias da EFNOB. Resultados: Com as documentações se pretende: i) auxiliar no processo de tombamento do patrimônio da EFNOB, tanto pelo órgão estadual, CONDEPHAAT, como pelo nacional, IPHAN; ii) dar bases conceituais e documentais para os projetos de restauração e reabilitação; iii) contribuir com os estudos sobre as vilas ferroviárias.

Palavras chave: Documentação; Vilas Ferroviárias; Patrimônio Industrial.

1. INTRODUÇÃO

Abordar alguns conceitos como: residência, patrimônio industrial, patrimônio arquitetônico, documentação, salvaguarda, auxiliam na compreensão do tema em questão e sua importância.

O espaço da residência é o abrigo ou habitat do homem, o palco permanente das atividades de descanso, lazer e serviços em geral dos usuários ligados aos hábitos e

práticas de uma sociedade, sendo a arquitetura seu espaço construído¹. A definição de habitação dada pelo Habitat (1989), da Agência das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos, abrange a além da estrutura física, a segurança, acessibilidade, a localização, equipamentos e serviços coletivos, entre outros.

Por outro lado, a habitação tem uma gama de características concernentes a sua qualidade (equipamento, conforto, tipo de construção, duração, etc.), sua forma (individual, coletiva), seu estatuto institucional (sem título, em aluguel, em propriedade, em co-propriedade, etc.)²

Ainda em relação à habitação é importante conhecer quais são os agentes que atuaram na produção das vilas dos funcionários da CEFNOB em Bauru. Dentre os agentes que atuam na produção do espaço estão: os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado, e os grupos sociais ou movimentos sociais. A atuação dos agentes na produção do espaço urbano está enquadrada dentro de um marco jurídico que regula a ação dos mesmos³.

O conjunto da EFNOB, na cidade de Bauru, é considerado como patrimônio industrial devido o mesmo ter sido um complexo de montagem de vagões, empresa de transportes, está constituído pelas edificações: estação central, oficinas, escola de ofícios, equipamentos culturais e de serviços, vilas residências. Utilizamos a conceituação do ICOMOS, sobre o patrimônio industrial, como sendo:

(...) 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 tratamento e de refinação, entrepostos e armazém, centros de produção, transmissão de energia, meios de transporte e de todas as suas estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação⁴.

¹ LEMOS, C. História da Casa Brasileira. São Paulo: Ed. Contexto, 1996.

² CASTELLS, M. A questão urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

³ CÔRREA, Roberto Lobato. O espaço urbano. São Paulo: Editora Ática, 1989.

⁴ KULH, B. M. Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

As edificações construídas pela EFNOB dada sua importância histórica, arquitetônica e cultural podem ser reconhecidas como patrimônio arquitetônico, ou seja, é o "capital espiritual, cultural, econômico e social cujos valores são insubstituíveis"⁵. A salvaguarda do patrimônio ferroviário industrial residencial da EFNOB é de transcendental relevância para a identidade tanto local, do Estado de São Paulo e do país, visto seu impacto econômico e político e o caráter estratégico.

A preocupação com a salvaguarda e a restauração do patrimônio arquitetônico vem de épocas precedentes. No século XX: principalmente, Brandi⁶ e o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional - PHAN⁷, através das Cartas Patrimoniais Internacionais: Carta de Veneza⁸, Carta do Restauro⁹, entre outros, abordaram a restauração.

Em relação à restauração, a Carta de Veneza expressa que:

É uma operação que deve ter caráter excepcional. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos. Termina onde começa a hipótese; no plano das reconstituições conjecturais, todo trabalho complementar reconhecido como indispensável por razões estéticas ou técnicas destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar a marca do nosso tempo. A restauração será sempre precedida e acompanhada de um estudo arqueológico e histórico do monumento¹⁰.

A reabilitação e a reforma necessária na infraestrutura existente para adaptá-la a novas necessidades procura não descaracterizar o ambiente construído herdado. Nos

⁵ CONSELHO DA EUROPA. Declaração de Amsterdã de 1975. In: IPHAN: Cartas Patrimoniais. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 211-216.

⁶ BRANDI, C. "Teoria da restauração". Tradução de Beatriz Mugayar Kulh. Cotia: Ateliê, 2004.

⁷ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL – PHAN. Cartas Patrimoniais. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

⁸ CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS – ICOMOS. Carta de Veneza, 1964. In: IPHAN: Cartas Patrimoniais. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 91-95.

⁹ GOVERNO DA ITÁLIA. Carta do Restauro, 1972. In: IPHAN: Cartas Patrimoniais. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 91-95. In: IPHAN: Cartas Patrimoniais. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 147-169.

¹⁰ Ibid, CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS – ICOMOS. Carta de Veneza, 1964.

edifícios, busca-se fazer “intervenções mínimas”, indispensáveis para garantir o conforto ambiental, a acessibilidade e a segurança estrutural¹¹.

A Declaração de Amsterdã, de 1975¹², destaca que a conservação do patrimônio edificado e seu uso na sociedade contemporânea são atualmente mais bem compreendidos, e mostra que através dela é possível encontrar a identidade de um grupo e um maior sentido de segurança face às mudanças imensas de nossa sociedade contemporânea, e ressalta, ainda, o caráter ambiental da preservação: (...) descobre-se também que a conservação das construções existentes contribui para a economia de recursos e para a luta contra o desperdício, uma das grandes preocupações da sociedade contemporânea. Ficou demonstrado que as construções antigas podem receber novos usos que correspondam às necessidades da vida contemporânea. A isso se acrescenta que a conservação atrai artistas e artesãos bem qualificados, cujo talento e conhecimento devem ser mantidos e transmitidos.

As técnicas de conservação ou de proteção, a serem futuramente empregadas, devem estar estritamente vinculadas à investigação pluridisciplinar e científica sobre materiais e tecnologias usadas para a construção, reparação e/ou restauração do patrimônio edificado. E para a futura proteção, restauração, reabilitação do bem cultural há necessidade do levantamento histórico, métrico, fotográfico e do estado de conservação, conforme propomos nessa pesquisa.

O levantamento métrico deverá apresentar rigorosamente as características físicas da edificação, constituindo-se da representação gráfica detalhada de todos os seus elementos. Para a representação gráfica da documentação histórica será necessária a revisão bibliográfica, iconográfica, arquivística, entrevistas, entre outros, referentes ao contexto urbano, à implantação, à construção, o estilo arquitetônico, as tipologias, as demais características formais e aos acréscimos ocorridos na edificação ao longo do tempo. É importante lembrar que a representação gráfica baseia-se em documentos autênticos e não em hipóteses¹³.

¹¹ MARICATO, Ermínia. Habitação e cidade. São Paulo: Atual, 1997, p. 126.

¹² CONSELHO DA EUROPA. Declaração de Amsterdã de 1975. In: IPHAN: Cartas Patrimoniais. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 211-216.

¹³ SALCEDO, Rosío Fernández Baca et al. A importância da representação gráfica na documentação do patrimônio arquitetônico como instrumento de análise para o projeto de restauro. Revista Educação Gráfica, ISSN 1414-3895. Bauru, p.95-106, 2004.

A documentação do edifício é outro aspecto importante para o registro, tombamento e mesmo como base para futuras intervenções no edifício seja de restauração, reabilitação, conservação. A Carta do Restauo de 1972¹⁴ recomenda: A realização do projeto para a restauração de uma obra arquitetônica deverá ser precedida de um exaustivo estudo sobre o monumento, elaborado de diversos pontos de vista (que estabelecem a análise de sua posição no contexto territorial ou no tecido urbano, dos aspectos tipológicos, das elevações e qualidades formais, dos sistemas e caracteres construtivos, etc.), relativos à obra original, assim como aos eventuais acréscimos ou modificações. Parte integrante desse estudo serão pesquisas bibliográficas, iconográficas e arquivísticas, etc., para obter todos os dados históricos possíveis. O projeto se baseará em uma completa observação gráfica e fotográfica, interpretada também sob o aspecto metrológico, dos traçados reguladores e dos sistemas proporcionais e compreenderá um cuidadoso estudo específico para a verificação das condições de estabilidade.

Portanto, há a necessidade da documentação histórica e metrológica pormenorizada do edifício antes e após a restauração. Para a documentação metrológica, a representação gráfica se torna um instrumento valioso para representar as características físicas da edificação¹⁵.

Os bens móveis e imóveis da extinta CEFNOB em Bauru, relevantes valores históricos, econômicos e arquitetônicos que influenciaram na expansão da cidade de Bauru, na formação de cidades ao longo a trilha do trem e principalmente por ser meio de comunicação entre as cidades do oeste paulista com o sul do país e destas com o litoral paulista, estas foram razões que levaram ao Estudo de Tombamento da Antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do estado de São Paulo (CONDEPHAAT)¹⁶.

¹⁴ GOVERNO DA ITÁLIA. Carta de Restauo, 1972-

¹⁵ SALCEDO, Rosío Fernández Baca et AL, 2004.

¹⁶ CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Processo nº 30367. Assunto: Solicita o Tombamento dos edifícios pertencentes à sede da Antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, situados em Bauru.

2. METODOLOGIA

Consiste nas seguintes etapas: documentação das edificações, o trabalho “in loco”, processamento dos registros coletados e redesenho dos projetos no AutoCAD, análise do estado de conservação das edificações e dos materiais ou patologias, e propostas as diretrizes para a salvaguarda do patrimônio arquitetônico residencial da Vila dos Engenheiros da EFNOB.

2.1. Documentação das edificações

A pesquisa documental (histórica, métrica, iconográfica, sistema construtivo, acabamentos, detalhes) é realizada a partir de fontes primárias. A documentação histórica das edificações consiste nos aspectos gerais da obra em questão.

A documentação métrica consiste na pesquisa dos projetos tanto do início como dos projetos de reforma ou ampliação das edificações residenciais, são necessários: a implantação, as plantas, cortes, elevações, detalhes, acabamentos e quadro de áreas.

O sistema construtivo, detalhes e acabamentos, tipologias das edificações realizadas a partir do memorial de obra, plantas, cortes e elevações.

As informações são pesquisadas a partir de fontes primárias em locais que preservam a história da ferrovia: Museu Ferroviário Regional de Bauru, Centro de Memória Regional, Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal, Centro de Memória Regional, Arquivo Histórico Nacional: situado na cidade do Rio de Janeiro, Arquivo Público do Estado de São Paulo: situado na cidade de São Paulo.

2.2. Trabalho “in loco”

Após a base bibliográfica e a pesquisa em fontes primárias, é realizado o trabalho “in loco” que consiste em inventariar, identificar, documentar (metrológica, fotográfica, sistema construtivo, acabamentos e estado de conservação dos materiais), e localizar o atual patrimônio arquitetônico residencial da Vila dos Engenheiros da EFNOB. Na ausência dos projetos é realizado o levantamento métrico dos edifícios “in loco”: implantação, plantas, cortes, elevações, acabamentos (pisos, paredes, teto), detalhamento: esquadrias. Nesta etapa serão conferidas as edificações que ainda

estão preservadas conforme o projeto original, indicando-as para sua preservação e tombamento.

2.3. Processamento dos registros coletados e redesenho dos projetos no AutoCAD

Os projetos conseguidos tanto no Centro de Memória Regional, Museu ou Arquivos, são escaneados, digitalizados e redeseenhados no AutoCAD. São redeseenhados no AutoCAD os projetos que correspondem à construção inicial da edificação residencial da Vila dos Engenheiros e o projeto que corresponde a edificação atual contendo as intervenções realizadas (ampliações, reformas ou restauração). Também são desenhadas no AutoCAD as plantas dos pisos e forros, as esquadrias, os cortes e as fachadas, adicionando o estado de conservação dos materiais.

2.4. Análise do estado de conservação das edificações

Em função da abordagem teórica, da pesquisa em fontes primárias, das informações e processamento das mesmas, é realizada a análise do estado de conservação das edificações e dos materiais ou patologias. Nesta etapa é importante a comparação dos desenhos ou projetos originais com as edificações existentes para ver o grau de preservação e realização da lista de inventário das edificações preservadas para indicar seu tombamento pelo CONDEPHAAT.

2.5. Proposta de diretrizes para a salvaguarda do patrimônio arquitetônico

Em função da análise do estado e conservação das edificações e da abordagem teórica são propostas as diretrizes para a salvaguarda do patrimônio arquitetônico residencial da Vila dos Engenheiros da EFNOB.

3. EFNOB, BAURU KM. 0

Com a implantação das ferrovias ao oeste e norte da cidade de Bauru, da Sorocabana em 1905, a inauguração da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste Brasil em 1906,

a Estrada de Ferro Paulista em 1910¹⁷, a cidade se torna num importante entroncamento para o transporte de passageiros e carga, além de ser importante pólo de comércio e serviços com influência regional.

Em 1957, a Rede Ferroviária Federal SA, empresa mista formada para concentrar o patrimônio ferroviário da União, encampa a antiga EFNOB, que se transforma em Rede Ferroviária Federal AS (RFFSA). Nos anos seguintes a ferrovia, assim como todo sistema ferroviário nacional, vive sua lenta agonia motivada pela concorrência com os veículos automotores, por administrações desastrosas e pelo desinteresse estatal em investimentos diretos.

Nos anos 1990, os trens de passageiros são extintos, e nessa mesma década a antiga RFFSA é privatizada, assumindo sua concessão à empresa Novoeste, que desocupou a estação central e oficinas, consideradas desnecessárias para uso operacional. Desde então nenhuma obra significativa foi realizada, havendo o abandono de estações, e das demais edificações da antiga EFNOB, apenas os trilhos e o meio rodante são mantidos. Em 1998 a Novoeste foi fundida a Ferronorte e Ferrobán. Em 2002 novas transformações, surgindo daí a Novoeste do Brasil, até que em 2006, houve a fusão da Novoeste do Brasil, e da Brasil Ferrovias com a América Latina Logística, ALL, que passa a gerenciar apenas o transporte de cargas na linha.

4. VILAS FERROVIÁRIAS DA EFNOB BAURU

Diante do elevado número de profissionais, técnicos e operários (engenheiros, operários e demais funcionários) que chegaram à cidade de Bauru para trabalhar na CEFNOB, nos setores de administração, transporte, montagem de peças, manutenção das maquinarias, construção, formação técnica, entre outros, houve necessidade de projetar e construir residências, equipamentos coletivos, culturais. A Companhia construiu residências agrupadas em vilas segundo segmentos de trabalho: superintendência, engenheiros, funcionários administrativos e operários.

¹⁷ GHIRARDELLO, Nilson. À Beira da Linha, Formações urbanas da Noroeste paulista. São Paulo, Edunesp, 2002.

4.1. Residência da Superintendência

Nos anos de 1920, a casa do superintendente da ferrovia foi erguida em tipologia eclética. A construção residencial está localizada nas proximidades da Estação da EFNOB, na mesma quadra das residências para os engenheiros e demais funcionários, mas volta-se para a via mais importante da cidade, a Rua 1º de Agosto. Nela viveram, todos aqueles que dirigiram a EFNOB, durante seu período de comando. A casa térrea com porões, implantada no centro do lote, foi construída em estilo eclético, configura um belo exemplar da arquitetura ferroviária (Foto 1). Possuía originalmente mobiliário e utensílios domésticos para uso da família do superintendente.

4.2. Vila dos engenheiros

Nos anos 1920, foram edificadas as residências para os engenheiros, localizadas na Rua Nóbile Di Piero números 31, 32, 33, 34 e 35. O conjunto de residências casas térreas e sobrados de diversas tipologias, de excelente padrão construtivo, foram erguidos em lotes amplos, afastados dos limites do lote (Foto 2). Todas as casas do conjunto da vila dos funcionários foram vendidas, pela Inventariança da RFFSA, para diversos proprietários privados, parte deles, antigos ocupantes.

4.3. Vila dos funcionários administrativos

No início das obras da ferrovia, em 1905, foi construída a vila como moradia dos funcionários administrativos graduados da EFNOB. O conjunto serviu desde a época da implantação da EFNOB constituída por casas térreas geminadas, localizadas na Rua Nóbile Di Piero, números 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8. A Foto 3 mostra as casas térreas dos funcionários administrativos.

4.4. Vila dos operários

Por volta de 1910, a CEFNOB implantou o Conjunto de Habitação Vila Dutra para atender a moradia dos operários da EFNOB. Na Vila Dutra, localizada no Bairro Vila Presidente Dutra, distante da Estação Central da EFNOB foram construídos cerca de cento e trinta casas térreas com tipologias arquitetônicas diversas e equipamentos coletivos: igreja, escola e quadras esportivas (Foto 4).



Foto 1. Residência da Superintendência da EFNOB Bauru. Fonte: Salcedo, abril de 2012.



Foto 2. Vila dos Engenheiros da EFNOB Bauru. Fonte: Salcedo, abril de 2012.



Foto 3. Vila dos funcionários da EFNOB Bauru. Fonte: Salcedo, abril de 2012.



Foto 4. Conjunto de Habitação Vila Dutra da EFNOB Bauru. Fonte: Salcedo, abril de 2012.

4.5. Análise do estado de conservação das edificações

A residência da superintendência está em regular estado de conservação, a edificação sofreu algumas alterações nas esquadrias da fachada, além da ampliação da construção ao interior do lote. Atualmente está ocupado por uma gráfica.

Algumas casas térreas e sobrados da Vila dos Engenheiros estão em bom estado de conservação, outras foram reformadas ou ampliadas. As casas térreas da Vila dos funcionários administrativos estão entre regular e péssimo estado de conservação, a maioria foi reformada e ampliada, foram modificadas na sua tipologia, esquadrias e acabamentos.

A Vila dos operários, construções térreas de diversas tipologias, a maioria das construções foram preservadas, outras foram reformadas e ampliadas.

As edificações estão sujeitas a ação do tempo, a especulação imobiliária, reformas realizadas pelos próprios usuários; que poderão levar a sua degradação, descaracterização e mesmo destruição. Portanto, é necessário selecionar as tipologias residenciais ainda conservadas para protegê-las e atribuir-lhes uma função social.

5. PROPOSTA DE DIRETRIZES PARA A SALVAGUARDA DAS VILAS FERROVIÁRIAS

Tombamento e proteção legal das tipologias residenciais da EFNOB que estão em bom estado de conservação, pelas instituições de preservação nas escalas nacional, estadual e local (Instituto do Patrimônio Histórico, Artístico Nacional- PHAN, CONDEPHAAT e Conselho de defesa do Patrimônio Cultural de Bauru - CODEPAC);

Inclusão das Vilas Ferroviárias nas áreas de proteção do patrimônio cultural do Plano Diretor de Bauru;

Documentar histórica e metricamente, conservar, restaurar e reabilitar as edificações das Vilas Ferroviárias (Superintendente, engenheiros, funcionários administrativos e operários);

As ampliações e construções novas na Vila dos Ferroviários deverão ser permitidas desde que integradas às edificações tombadas e as densidades permitidas pela legislação vigente;

Na reorganização dos espaços internos das edificações tombadas para sua adequação a usos compatíveis deve ser preservada a tipologia, quando há necessidade de realizar uma intervenção no arranjo interno da edificação, esta deve ser realizada com materiais contemporâneos e de fácil remoção, porém integrados aos materiais existentes;

Devem ser proibidas quaisquer intervenções que alterem as características da estrutura física dos edifícios tombados como o vazado da estrutura ou a adequação de uma função não compatível,

Os governos estaduais e locais deveriam dispor de um orçamento suficiente para assegurar a salvaguarda do patrimônio tombado;

Os governos estaduais e locais deveriam prever o estabelecimento de créditos com juros baixos e incentivos necessários para a restauração do patrimônio arquitetônico;

Isenção do IPTU (Imposto Predial Territorial Urbano) para os proprietários que restaurem seus imóveis;

Conceder aos moradores que decidam restaurar uma construção antiga vantagens financeiras no mínimo, equivalentes às que usufruiriam por uma construção nova.

6. CONCLUSÕES

As Vilas ferroviárias constituídas pelas residências para a superintendência, os engenheiros, os funcionários administrativos e operários da CEFNOB de Bauru são manifestações culturais, arquitetônicas, tecnológicas de uma determinada formação social num contexto tempo-espacial; portanto, sua documentação histórica, métrica e iconográfica; a proteção legal, a preservação, a restauração e a reabilitação devem ser relevantes para manter a identidade, a história da cidade de Bauru, do Estado e do país. Para a conservação, restauração e reabilitação são necessários financiamentos bancários com juros baixos, incentivos fiscais, assessoramentos, divulgação,

fiscalização, sanções, programas educacionais, inserção no Plano Diretor, nas políticas, programas e projetos públicos nas escalas municipal, estadual e nacional.

AGRADECIMENTOS

À Fapesp e a Fundunesp pelo auxílio à participação em reunião científica.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRANDI, C. **Teoria da restauração**. Tradução de Beatriz Mugayar Kulh. Cotia: Ateliê, 2004.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CIMÓ, Paulo Roberto. **As curvas do trem e os meandros do poder, o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)**. Assis, 1992. 254 p.. Dissertação de Mestrado (Curso de História) - Faculdade de Ciências e Letras, Unesp, 1992.

CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE CONSERVAÇÃO. **Carta de Cracovia, 2000**. In: Blanco, Javier Rivera. De varia restauratione. Madrid: Abada Editores, 2008.

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO. **Processo nº 30367 Assunto: Solicita o Tombamento de edifícios pertencentes a sede da Antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, situados em Bauru**.

CONSELHO DA EUROPA. **Declaração de Amsterdã de 1975**. In: IPHAN: Cartas Patrimoniais. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 211-216.

CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS – ICOMOS. **Carta de Veneza, 1964**. In: IPHAN: Cartas Patrimoniais. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 91-95.

CÔRREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

CUNHA, Euclides da. **À Margem da História**. São Paulo, Cultrix; Brasília, INL, 1975.

DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO. **Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado. Seção I**, p. 48-49. D.O.E., 24/06/2009.

GHIRARDELLO, Nilson. **À Beira da Linha, Formações urbanas da Noroeste paulista.** São Paulo, Edunesp, 2002.

GOVERNO DA ITÁLIA. **Carta de Restauro, 1972.** In: IPHAN: Cartas Patrimoniais. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 147-169.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL – PHAN. **Cartas Patrimoniais.** 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

KULH, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização.** Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

LEMOS, C. **História da Casa Brasileira.** São Paulo: Ed. Contexto, 1996.

MARICATO, Ermínia. **Habitação e cidade.** São Paulo: Atual, 1997

NEVES, Correia das. **História da EFNB. Bauru.** Tipografias e Livrarias Brasil, 1958..

RIFRANO, Luiz. **Avaliação de projetos habitacionais.** São Paulo: Ensino Profissional, 2006.

SALCEDO, Rosío Fernández Baca et al. **A importância da representação gráfica na documentação do patrimônio arquitetônico como instrumento de análise para o projeto de restauro.** Revista Educação Gráfica, ISSN 1414-3895. Bauru, p.95-106, 2004.