



## EIXO TEMÁTICO:

- ( ) Desastres, Riscos Ambientais e a Resiliência Urbana
- ( ) Drenagem Urbana Sustentável
- ( ) Engenharia de Tráfego, Acessibilidade e Mobilidade Urbana
- ( ) Habitação e a Gestão Territórios Informais
- ( ) Infraestrutura, Espaços Públicos e Ambiência Urbana
- ( ) Intervenções e Requalificações da Cidade Contemporânea
- (X) Patrimônio Histórico: Temporalidade e Intervenções
- ( ) Políticas Públicas, Justiça Social e o Direito a Cidade
- ( ) Saneamento Ambiental
- ( ) Tecnologia e Sustentabilidade na Construção Civil

## **Espaços livres da CEFNOB em Bauru: configuração urbana e identidade do lugar**

*Open spaces of CEFNOB in Bauru: urban configuration and identity of the place*

*Espacios libres de EFNOB en Bauru: configuración urbana y la identidad del lugar*

**Karla Garcia Biernath**

Mestranda, UNESP Bauru, Brasil  
karlabiernath@hotmail.com

**Norma Regina Truppel Constantino**

Professora Doutora, UNESP Bauru, Brasil  
nconst@faac.unesp.br



### RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo analisar os espaços livres e espaços de lazer relacionados à Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) na cidade de Bauru, dentro de um contexto paternalista praticado no início do séc. XX, onde eram oferecidos aos trabalhadores assistências no tocante à moradia, alimentação, saúde e lazer. Pretende-se demonstrar a importância dos espaços públicos e espaços de lazer no tocante à percepção da identidade coletiva, da memória e representações como também a qualidade de vida e como a configuração espacial dos equipamentos instalados pela CEFNOB foram capazes de propiciar a criação de bairros. A metodologia utilizada baseou-se em pesquisas de fontes primárias através de fotos e documentos publicados pela CEFNOB, bem como análise bibliográfica, através de trabalhos que versem sobre o assunto. Assim, pretende-se contribuir com os estudos acerca dos espaço livres e espaços de lazer criados em Bauru na primeira metade do séc. XX.

**PALAVRAS-CHAVE:** CEFNOB. Espaços livres. Identidade.

### ABSTRACT

*The presente work aims to analyze open spaces and leisure spaces built by railroad Brazil's Northwest (CEFNOB) in the city of Bauru, in a paternalistic context practiced at the beginning of the century XX, where they were offered to workers assists touching to housing, food, health and leisure. It is intended to demonstrate the importance of public spaces and leisure spaces in relation to the perception of collective identity, memory and representation as well as the quality of life and the spatial configuration of the equipment installed by CEFNOB were able to facilitate the creation of neighborhoods. The methodology used was based on research of primary sources through photos and documents published by EFNOB and bibliographical analysis, through works that deal with the subject. Thus, we intend to contribute to the studies on the free space and recreational space created in Bauru in the first half of the century. XX.*

**KEY-WORDS:** CEFNOB. Open spaces. Identity.

### RESUMEN

*Este estudio tiene como objetivo analizar los espacios libres y espacios recreativos construidos por la ferrocarril Noroeste de Brasil (CEFNOB) de la ciudad de Bauru, en un contexto paternalista practicado a principios de siglo. XX, donde se les ofreció a los trabajadores de ayuda en materia de vivienda, alimentación, salud y ocio. Se pretende demostrar la importancia de los espacios públicos y espacios recreativos en relación con la percepción de la identidad colectiva, la memoria y la representación, así como la calidad de vida y la configuración espacial de los equipos instalados por CEFNOB fueron capaces de facilitar la creación de barrios. La metodología utilizada se basa en la investigación de fuentes primarias a través de fotos y documentos publicados por CEFNOB y análisis bibliográficos, como trabajos que tienen que ver con el asunto. Por lo tanto, tenemos la intención de contribuir a los estudios sobre el espacio libre y espacios de recreación en Bauru en la primera mitad del siglo. XX.*

**PALABRAS CLAVE:** CEFNOB. Espacios libres. Identidad.



### INTRODUÇÃO

A implantação das estradas de ferro no Brasil insere-se em uma situação de desenvolvimento e progresso de novas técnicas desenvolvidas pelo homem e financiadas por grandes capitais. Desejando romper com tradições herdadas do império e para mostrar seu poder de desenvolvimento, o governo republicano aliado aos grandes fazendeiros interessados em garantir a eficiência do escoamento da produção de café, elabora uma série de estudos para a implantação da malha ferroviária no Brasil. A partir disto, muitas Companhias Ferroviárias foram criadas, fruto de capitais mistos. Podemos citar as companhias paulistas como a São Paulo Railway de 1867, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro em 1871, em 1873 a Ituana e em 1875, a Mongiana e a Sorocabana.

A fundação da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil insere-se em outro contexto. Marcada pelo seu pioneirismo, foi responsável por formar várias cidades, já que seus trilhos passavam por regiões pouco ou quase nada exploradas. Foi fundada em 1904, com o objetivo de ligar o oeste paulista com regiões do Mato Grosso do Sul, próximas à divisa com o Paraguai. Ainda em 1904, através do decreto N° 5.349 de 18 de outubro, o traçado da estrada foi alterado de modo a partir de Bauru, e não mais de São Paulo dos Agudos.

Em 1905, são iniciadas as construções da Noroeste em Bauru, na época uma vila com pouco mais de 600 habitantes e que já contava com a pequena estação da Sorocabana. Após a chegada da Noroeste, ainda é inaugurada a estação da Cia. Paulista. Dessa forma, Bauru assume seu papel como importante eixo ferroviário de São Paulo, tendo seu desenvolvimento intimamente ligado à ferrovia. Assim em 1910, a cidade salta para aproximadamente 3.000 habitantes, e dentre eles, muitos comerciantes e famílias vindas pelos serviços oferecidos pela ferrovia.

Dessa forma seria necessário dotar a cidade de praticamente toda infraestrutura necessária tanto para o funcionamento dos ramais ferroviários (armazéns, galpões, escritórios, rede de energia e telefonia, entre outras), como para atender os novos modos de uma vida urbana ligada à expansão econômica, física e social provocada pela ferrovia. Os primeiros telefones foram instalados em 1907, pela iniciativa privada, a iluminação pública seria inaugurada em 1911 e em 1912 são implantados os primeiros serviços de água e esgotos (GHIRARDELLO, 1992).

Com o rápido desenvolvimento da cidade, fez-se necessário inicialmente a construção de habitações para suprir a demanda gerada pela chegada da mão de obra que iria atuar nas ferrovias. Aproveitando-se das políticas paternalistas praticadas pelas empresas na época, ainda eram oferecidos pelas Companhias Ferroviárias, serviços de assistência aos trabalhadores, em relação à alimentação, saúde e lazer.

Nota-se que nas primeiras décadas do séc. XX, a infraestrutura urbana criada em Bauru é implantada pela iniciativa privada, e em muitos casos, através das próprias companhias ferroviárias, como os edifícios que compõem todo o complexo ferroviário (moradias, espaços de lazer, rotunda, armazéns, etc.). Com a criação de tantos equipamentos urbanos, é que se



pauta o presente trabalho, que tem por finalidade analisar os espaços livres e espaços de lazer relacionados à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Bauru, demonstrando a importância destes espaços através de seu significado identitário assim como analisar como a localização destes equipamentos, foi capaz de alterar a configuração urbana local, culminando, inclusive, na criação de um bairro ferroviário, a Vila Falcão.

Figura 1: Matéria do Jornal O Baurú feita em 1921, sobre a falta de casas na cidade.



Fonte: Núcleo de Pesquisa e História da Universidade do Sagrado Coração “GABRIEL RUIZ PELEGRINA”, 2016.

### A IMPORTÂNCIA DOS ESPAÇOS LIVRES URBANOS

Para Magnoli (2006. p. 179), na paisagem urbana, as expressões físicas do homem como plantações, escavações, parcelamentos, etc., se manifestam sobre o solo em espaços edificados e espaços não-edificados. Sendo assim, o espaço livre é todo espaço que não é ocupado por um volume edificado (espaço-solo, espaço-água, espaço-luz ao redor das edificações a que as pessoas têm acesso).

Os espaços livres urbanos e espaços de lazer sempre acompanharam as exigências das cidades. São resultados das características físicas, geográficas e dos processos culturais e identitários de cada região e cada época.

Mas é sobretudo no séc. XIX, com a Revolução Industrial, que a necessidade de corrigir as péssimas condições de salubridade (que advieram das implantações industriais, associadas às migrações da população rural tornada operária) faz nascer a ideia de que uma das formas de melhorar o ambiente urbano seria através da integração de espaços verdes na cidade. (MAGALHÃES, 1992, p. 12)

No início do séc. XX, a ferrovia trouxe para Bauru uma nova dinâmica de trabalho baseada nos moldes industriais, impactando diretamente a produção do espaço urbano e implicando novos



usos e apropriações. Em contraponto às jornadas duras de trabalho, as companhias implantavam práticas assistencialistas a seus trabalhadores e dentre elas, a criação de espaços para o lazer. Com o rápido processo de urbanização de Bauru também foram implantados pelas companhias diversos espaços para o uso da comunidade que chegava à cidade através dos trilhos da ferrovia.

Sabe-se que a importância desses espaços livres urbanos residem não só para o contexto da época, com a finalidade de lazer da classe trabalhadora, como também surgem como lugares simbólicos e que remetem à identidade urbana, percebida através da sensação de pertencimento e vivenciadas através de narrativas, experiências pessoais, coletivas, e pela comunicação e educação.

Os espaços livres podem assumir diversas funções, desde a preservação de recursos naturais ou culturais, produção de recursos, segurança pública, lazer, sanitários, sociais, segurança pública, livres corredores, para habitação, comércio, indústria, equipamentos públicos, etc. (MAGNOLI, 2006). Neste trabalho, especificamente, iremos nos debruçar sobre a análise dos espaços livres e de lazer e que possuem relação com a chegada da CEFNOB em Bauru.

Próximo à estação central, a CEFNOB implantou uma vila com as primeiras residências para seus trabalhadores. Era composta por diversas tipologias, com programas variados que serviam a vários cargos dentro da Companhia, desde agente de estação até o superintendente da ferrovia.

Ao analisar esta vila percebe-se que as tipologias que atendiam aos graus mais elevados, são as que possuíam maior área livre. Para Magnoli (2006, p. 186) “as relações entre o interior-exterior são baseadas na estrutura da planta da edificação, na distribuição e organização dos aposentos, nas aberturas para o espaço livre, seja o particular, seja o público.”

**Figura 2: Implantação vila dos ferroviários, estação e Praça Machado de Mello.**



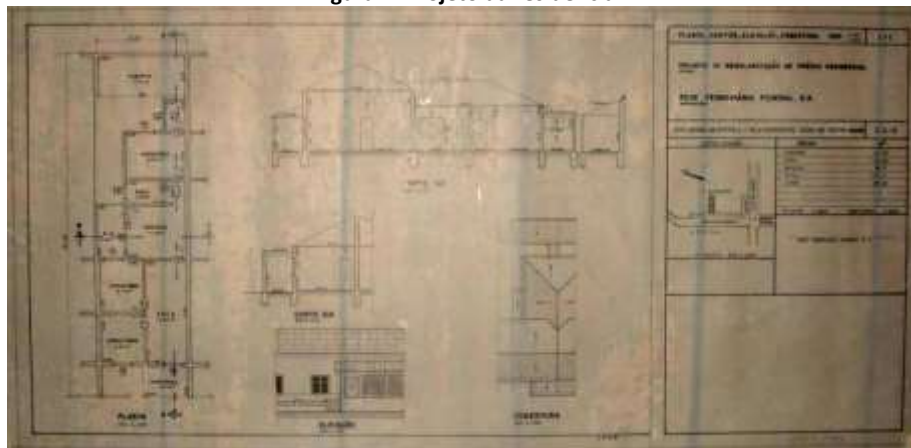
Fonte: Google Earth, 2016.

**Figura 3: planta das casas geminadas dos ferroviários, à esquerda. Em destaque, vê-se o espaço livre da residência, destinado basicamente à circulação entre cômodos. À direita, foto dessa mesma tipologia de residência atualmente.**



Fonte: foto, Google Earth, 2016 e planta elaborada pela autora, a partir de projetos consultados na inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, 2010.

**Figura 4: Projeto da residência**



Fonte: inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, 2010.

**Figura 5: planta da casa do engenheiro (à esquerda), na mesma vila. Em destaque, vê-se o espaço livre da residência, destinado à circulação e espaços livres de permanência. À direita, foto dessa mesma tipologia de residência**



Fonte: foto, Google Earth, 2016 e planta elaborada pela autora, a partir de projetos consultados na inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, 2010.



**Figura 6: Projeto da residência**



Fonte: foto, Google Earth, 2016 e planta, desenho da autora, a partir de projetos consultados na inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, 2010.

Pode-se observar na figura 2 que o espaço livre mais próximo das residências é a Praça Machado de Mello. “Em 1917, o eng. Machado de Mello e sua esposa doam para o município a área da praça, que vem a receber seu nome. Apesar de ser a principal porta da cidade, não recebeu qualquer tratamento diferenciado de piso ou projeto de plantio” (CONSTANTINO, 2005, p. 30). Durante muitas décadas o local da praça era apenas um largo, ladeado de todo o tipo de comércio e de hotéis, onde circulavam pedestres, funcionários da ferrovia, passageiros, carroças, outros meios que transportavam o carregamento de mercadorias. Apenas em meados do séc. XX o local foi remodelado tornando-se uma praça ajardinada.

**Figura 7: Praça Machado de Mello em dois momentos, à esquerda, em 1938, quando era apenas um largo, e em 1955, já remodelada pela Prefeitura Municipal. Nota-se ao centro da praça, o busto do eng. Machado de Mello.**



Fonte: Núcleo de Pesquisa e História da Universidade do Sagrado Coração “GABRIEL RUIZ PELEGRINA”, 2016.



**Figura 8: Edifício da estação ferroviária de Bauru, recém inaugurado, déc. 1940. À frente do edifício, o largo onde seria construída a Praça Machado de Mello.**



Fonte: Núcleo de Pesquisa e História da Universidade do Sagrado Coração “GABRIEL RUIZ PELEGRINA”, 2016.

### **O LAZER NA CIDADE: EQUIPAMENTOS TRAZIDOS PELA CEFNOB**

Como parte das práticas assistencialistas, a CEFNOB inaugurou em Bauru em 1960, um estádio com campo, piscinas, quadras e demais equipamentos desportivos para utilização por parte das famílias dos ferroviários. Segundo consta em reportagem da revista *Noroeste* em 1960: “Os desportos são hoje parte integrante de todas as estradas de ferro, pois, o *“men sana in corpore sano (...)”* (FERROVIA NOB, 1960) (grifo nosso). Essa expressão do latim significa homens em um corpo saudável, uma clara alusão à prática de esportes para manter a saúde. “Realmente, o homem fisicamente forte está apto para enfrentar as maiores dificuldades, pois o seu moral não se deixa abater como soi acontecer com indivíduos alquebrados pela fadiga (...)” (FERROVIA NOB, 1960). A reportagem ainda exalta as ações de incentivo da N.O.B quanto à prática dos desportos, favorecendo as instalações dos numerosos núcleos atléticos e perfeitamente organizados onde “a juventude ferroviária dedica-se com afã à prática de todas as modalidades esportivas, mesmo porque possuem locais apropriados e especialmente cuidados com zelo revelador de que a direção da Ferrovia fiscaliza as atividades físicas dos que lhe estão afetos” (FERROVIA NOB, 1960). Mostrando uma prática claramente paternalista, a reportagem também apresenta fotos dos núcleos esportivos construídos para seus funcionários e exalta a nova construção “em fase de acabamento” e “um dos maiores empreendimentos no gênero em todo o Brasil”, o Estádio da E.C. Noroeste, construído na Vila Pacífico, próximo ao bairro Vila Falcão.

A CEFNOB contratou na déc. de 1950 o engenheiro-arquiteto Ícaro de Castro Mello, profissional de grande prestígio em relação à arquitetura esportiva e moderna na época, para conceber o projeto do Esporte Clube Noroeste (ECN), composto pelo estádio da E.C. Noroeste, arquibancadas, vestiários, stand de tiro, piscinas, quadras de basquete e vôlei, pista de atletismo, playground, estacionamento e o ginásio de esportes com sua grande cúpula redonda, conhecido popularmente como “panela de pressão”, em uma área de aproximadamente 101.906,00 m<sup>2</sup>. De acordo com Bormio e Fontana acerca do ginásio, (2010,





on-line) “Neste edifício Castro Mello concedeu uma arquitetura que expressou identidade e modernidade apropriada o dinamismo técnico nos arcos contraplacados da cúpula”.

Inaugurado em 5 de julho de 1960, o estádio foi projetado para cerca de 4.000 espectadores, suas arquibancadas não foram executadas conforme o projeto original e os ambientes projetados sob elas não foram construídos, assim como os pórticos em concreto armado e as lajes em balanço (BORMIO e Fontana, 2010). Com maior fidelidade ao projeto foram executadas as bilheterias, campo de futebol e pista de atletismo além do próprio ginásio.

**Figura 9: Vista do conjunto de piscinas do Estádio do E.C. Noroeste.**



Fonte: Revista da estrada de Ferro Noroeste do Brasil n° 290, janeiro 1960.

**Figura 10: Maquete do Estádio do E.C. Noroeste.**



Fonte: <https://www.faac.unesp.br/Home/Pesquisa/EFNOB-KM01408/apresentacao-efnob-bauru-km-0-ticcih.pdf>, 2016.



**Figura 11: Estádio do E.C. Noroeste atualmente Estádio Alfredo de Castilho.**



Fonte: Autora, 2016.

**Figura 12: Localização dos equipamentos urbanos implantados pela Noroeste e Vila Falcão**



FONTE: Autora, a partir do Google Earth, 2016.

## O BAIRRO FERROVIÁRIO: A VILA FALCÃO

No cenário da expansão urbana de Bauru, ocorrido no início do séc. XX, onde diversos bairros começaram a se formar fora da área central, insere-se a criação da Vila Falcão, junto aos trilhos da EFNOB e ao rio Bauru, e que “teve sua ocupação inicial, presume-se, no final da primeira década, juntamente com a instalação da Noroeste” (GHIRARDELLO, 1992, p. 118).

Foi construído fora dos limites urbanos nas áreas do agrimensor Ismael Marinho Falcão, o qual deu a denominação ao futuro bairro. Devido ao alto preço das terras do Patrimônio urbano, desencadeado principalmente pelo aumento da população, muitos moradores foram em busca de regiões mais baratas dotadas de pouca ou quase nenhuma infraestrutura.

“Nas áreas cortadas pelos fundos de vale, ferrovias, ou de topografia acidentada, foram criados muitos loteamentos sem qualquer relacionamento com as frações urbanas contíguas, quando existentes, buscando sempre o máximo aproveitamento das glebas.” (CONSTANTINO, 2005, p.43-44).



O acesso à Vila Falcão ainda era precário, feito através de uma ponte que transpunha o rio, assim como era feito em tantos outros pontos da cidade, com a finalidade de ligar o Patrimônio a outros locais mais distantes, transpondo os rios e córregos que o contornavam. Segundo Ghirardello (1992), a incorporação deste bairro ao perímetro urbano só será feita em 1918, quando já havia uma expressiva população no local. Em 1921, com a construção das novas oficinas da EFNOB houve um grande impulso ao crescimento do bairro, através da valorização dos terrenos e à crescente quantidade de moradores.

Formado por grande parte dos operários que trabalhavam na ferrovia, a Vila Falcão, além de ficar próxima às oficinas da EFNOB, ainda estava próxima a um dos maiores equipamentos de lazer instalados pela CEFNOB, o Estádio E.C. Noroeste, conhecido atualmente como Estádio Alfredo de Castilho. Com o passar do tempo, o bairro foi ganhando grande importância para a cidade, recebendo uma rede de infraestrutura, como comércio, Igreja, praças e posteriormente até uma instituição de ensino superior, consolidando-se como um bairro de grande importância no município de Bauru, mas que ainda conserva suas origens através das pequenas casas, erguidas no início do séc. XX, confrontando os muros das oficinas da antiga CEFNOB, suas ruas de paralelepípedo e pequenas áreas livres e praças junto às residências, escolas e até mesmo próxima à uma faculdade, compondo um conjunto arquitetônico e paisagístico que preserva sua identidade e tradições.

**Figura 12: Passagem para a Vila Falcão em meados da déc. de 1910**



FONTE: CONSTANTINO, 2005.

**Figura 13: Praças na Vila Falcão e Vila Pacífico, todas dotadas de equipamentos urbanos**





FONTE: Autora, 2016.

**Figura 14:** Trecho de uma rua na Vila Falcão e ao fundo, a fachada da antiga Seção de Fundição da CEFNOB.



Fonte: foto, Google Earth, 2016

### A IDENTIDADE URBANA

A cidade de Bauru, possui um processo de formação próprio, sendo considerada uma cidade relativamente nova, do final do séc. XIX. Inserida em um contexto que recai sobre a formação do Oeste Paulista e das ‘franjas pioneiras’, fez parte de uma série de cidades fundadas graças à penetração das ferrovias no interior de São Paulo.

Esse processo de formação peculiar, deixou diversas ‘marcas’ na cidade, como uma ‘colcha de retalhos’, os quais ainda remanescem através dessa infraestrutura implantada pela ferrovia há mais de 100 anos, estabelecendo sua presença à cidade, mesmo que, ainda mal utilizada. Vemos dessa forma, a sobreposição de vários tempos coexistindo no mesmo espaço. No entanto, ainda sem uma solução quanto ao uso ou requalificação desses espaços. Assim esses complexos ferroviários, e que remetem aos tempos passados de Bauru, evocam nossa identidade urbana e apelam para a memória, a partir da sedimentação de vivências individuais e coletivas.

Levando em conta a representatividade do patrimônio remanescente, e sendo Bauru considerado um dos maiores entroncamentos ferroviários da América Latina, em 2015 o CONDEPHAAT, efetuou uma consulta pública acerca de uma proposta de tombamento do complexo ferroviário de Bauru (incluído o patrimônio das três Companhias Ferroviárias que se

instalaram na cidade), delimitando um perímetro de proteção contando com os galpões, armazéns, rotunda, escritórios, estações e residências. No entanto, até o presente momento ainda não houve um parecer emitido à comunidade a respeito do assunto.

**Figura 15: Mapa que acompanha o processo de tombamento do complexo ferroviário de Bauru**



Fonte: CONDEPHAAT, 2016.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Bauru teve sua paisagem marcada de forma contundente pela ferrovia. Primeiramente, pelo grande contingente populacional atraído pelas oportunidades de trabalho, e conseqüentemente pela criação de espaços que vêm sendo permeados pela memória coletiva. Os espaços livres que possuem alguma relação com a ferrovia nos deixam pistas de como eram os modos de vida e dinâmicas do início do séc. XX. Esses espaços por sua vez, resgatam a memória de uma época criando uma identidade comum de pertencimento, presente em toda a comunidade, levando à evocação de nosso passado histórico a partir de simbologias, como as locomotivas, e estações ferroviárias, por exemplo.

Além disso, esses espaços livres e espaços de lazer são resultado de uma configuração urbana específica assim como de um processo histórico-cultural, como é o caso da Vila Falcão, um bairro formado inicialmente por uma população ferroviária e que mesmo delineando caminhos exógenos, trazendo novos moradores, serviços e diversificando seu comércio, ainda se conecta com o passado, através de uma configuração urbana que permanece quase que inalterada em alguns locais. Seja como for, esses espaços devem atender às necessidades de seus usuários, sem no entanto, perder sua identidade, o que poderia fatalmente desqualificá-los. Conforme pontua Magnoli (2006)



A qualidade do espaço urbano, um dos fatores da qualidade de vida urbana, é seriamente influenciada pela configuração física do espaço livre: como pode ser simplesmente decorrente do desenho do espaço edificado? O espaço livre público é o espaço da vida comunitária por excelência. (MAGNOLI, 2006, p.182).

Com uma forte presença na paisagem de Bauru, os espaços criados pela (ou a partir da) ferrovia possuem suas especificidades, e não devem ser descaracterizados sob pena de perder o enlace com a memória e conseqüentemente a identidade do lugar. Entretanto, é necessário que os agentes públicos e técnicos responsáveis por manter esses espaços, reconheçam o *genius loci* de cada lugar e proporcionem a apropriação estes lugares pela comunidade sem engessá-los. Afinal, conforme assinala Leite (1996, p. 3) “O processo de construção da paisagem é um processo histórico de representação das relações sociais através do qual práticas e ideologias tornam-se realidades materiais pela transformação de seu significado em ordem efetiva dos objetos sobre o território”.

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BIERNATH, K. G. **Vilas ferroviárias em Bauru: a essência de uma cidade.** 2010. . Trabalho acadêmico (bacharelado - Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, 2010.

BORMIO, M.F; FONTANA, A. R. **Ícaro de Castro Mello e o Ginásio de esportes noroeste de Bauru, SP, 1950-1960: Arcos de madeira contraplacada em moderna arquitetura esportiva.** III DOCOMO\_Sul Primitivismo e Inovação na Arquitetura do Cone Sul Latino Americano, Porto Alegre, 2010. <[https://www.researchgate.net/publication/282124940\\_Icaro\\_de\\_Castro\\_Mello\\_e\\_o\\_Ginasio\\_de\\_esportes\\_noroeste\\_e\\_de\\_Bauru\\_SP\\_1950-1960\\_Arcos\\_de\\_madeira\\_contraplacada\\_em\\_moderna\\_arquitetura\\_esportiva](https://www.researchgate.net/publication/282124940_Icaro_de_Castro_Mello_e_o_Ginasio_de_esportes_noroeste_e_de_Bauru_SP_1950-1960_Arcos_de_madeira_contraplacada_em_moderna_arquitetura_esportiva)>. Acesso em: 08 de setembro de 2016.

BRANDÃO, P. **A identidade dos lugares e a sua representação colectiva, bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço urbano.** Série Política de Cidades – 3. Política de Cidades. Lisboa: DGOTDU POLIS XXI, 2007. Disponível em: <[http://www.dgterritorio.pt/produtos\\_e\\_servicos/publicacoes/serie\\_politica\\_de\\_cidades/3\\_a\\_identidade\\_dos\\_lugares\\_e\\_a\\_sua\\_representacao\\_colectiva](http://www.dgterritorio.pt/produtos_e_servicos/publicacoes/serie_politica_de_cidades/3_a_identidade_dos_lugares_e_a_sua_representacao_colectiva)> Acesso em: 05 de agosto de 2016.

CONDEPHAAT. **PROPOSTA DE TOMBAMENTO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE BAURU.** Disponível em: <[http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/Condephaat/ConsultaPublica/Complexo\\_Ferr\\_de\\_Bauru\\_vf.pdf](http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/Condephaat/ConsultaPublica/Complexo_Ferr_de_Bauru_vf.pdf)>. Acesso em: 02 ago. 2016

CONSTANTINO, N.R.T. **A construção da paisagem de fundos de vale: o caso de Bauru.** Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

FERRARI, R. **Falcão, uma ‘cidade’ dentro de Bauru.** Disponível em: <[http://www.jcnet.com.br/editorias\\_noticias.php?codigo=156680&ano=2009](http://www.jcnet.com.br/editorias_noticias.php?codigo=156680&ano=2009)>. Acesso em: 17 ago 2016.

**FERROVIA NOB.** São Paulo: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, jan. 1960, ano XXV, n° 290.



GUIRARDELLO, N. **Aspectos do direcionamento urbano da cidade de Bauru**. 1992. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Departamento de Arquitetura e Planejamento, Universidade de São Paulo, São Carlos, 1992.

\_\_\_\_\_, N. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora Unesp, 2002.

\_\_\_\_\_, N. **PROJETO: EFNOB/BAURU-KM 0**. Disponível em:

<<https://www.faac.unesp.br/Home/Pesquisa/EFNOB-KM01408/apresentacao-efnob-bauru-km-0-ticcih.pdf>>. Acesso em: 31 ago. 2016.

LEITE, M. A. F. P. **Projeto e uso dos espaços públicos, o código e a interpretação**. In: OLIVEIRA, A.C.; FETRINE, Y. Visualidades, Urbanidade, Intertextualidade. São Paulo: HACKER, 1998. pp. 65-75.

MAGALHÃES, M.R. **A Evolução do Conceito de Espaço Verde Público Urbano**. *Agros*, Portugal, n. 02, p. 10-18, 1992. Disponível em: <[http://www.isa.utl.pt/ceap/index\\_files/A%20EVOLUCAO\\_DO\\_CONCEITO\\_DE\\_ESPACO\\_VERDE\\_PUBLICO\\_URBANO.pdf](http://www.isa.utl.pt/ceap/index_files/A%20EVOLUCAO_DO_CONCEITO_DE_ESPACO_VERDE_PUBLICO_URBANO.pdf)>. Acesso em: 05 de agosto de 2016.

MAGNOLI, M.M. **Espaço livre – objeto de trabalho**. *Paisagem e Ambiente*, São Paulo, n. 21, p. 175-198, 2006. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/paam/article/view/40249/43115>>. Acesso em: 01 de setembro de 2016.