

Rafaela Rogato Silva  
Eduardo Romero de  
Oliveira

d

DIRETRIZES PARA PRESERVAÇÃO  
DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL.  
VILA FERROVIÁRIA DE  
MAIRINQUE / SP

RESUMO

A presente pesquisa propõe o estudo e a análise do conjunto ferroviário existente na cidade de Mairinque, fundada em 1890, onde foram instalados imóveis de forma a articular uma configuração urbana associada à atividade ferroviária, da qual ainda se encontram casas, oficinas, armazém, horto florestal e estação. Dessa forma, buscamos compreender a articulação inicial entre os bens, que, no decorrer dos anos, receberam novas apropriações e intervenções, o que dificulta o entendimento desse conjunto. Assim, analisamos a configuração urbana ocupada por esses bens, os imóveis de importância ainda existentes, as ações intervencionistas promovidas pelo poder público e as novas apropriações referentes ao conjunto, a fim de entender se a realidade desses espaços industriais corresponde às diretrizes de preservação para conjuntos patrimoniais. Para tanto, a metodologia de trabalho escolhida inclui pesquisa documental e bibliográfica, inventário, mapeamento e análise dos dados coletados, levando em consideração que os conjuntos ferroviários deveriam ser preservados com base em diretrizes capazes de criar uma relação entre a cidade atual e o conjunto antigo.

PALAVRAS-CHAVE

Conjunto industrial. Espaço urbano. Patrimônio cultural.  
Ferrovias. Mairinque.

DIRECTRICES PARA LA  
PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO  
INDUSTRIAL. VILA FERROVIARIA  
DE MAIRINQUE / SP

GUIDELINES FOR  
PRESERVATION OF INDUSTRIAL  
HERITAGE. RAILWAY VILLAGE  
OF MAIRINQUE / SP

RESUMEN

Esta investigación propone el estudio y análisis del conjunto ferroviario situado en la ciudad de Mairinque. Entre los edificios que aún prevalecen dese pueblo, fundado en 1890, están las casas, talleres, almacén, vivero de árboles y estación. Por lo tanto, tratamos de entender la relación entre los inmuebles, que ayuda a definir la relación entre la ciudad y el viejo sistema ferroviario, a través de la identificación y el análisis de la configuración urbana ocupada por este conjunto, las acciones intervencionistas y los vínculos existentes entre los inmuebles, con el fin de entender se la realidad de estos espacios industriales están de acuerdo con las directrices de preservación para conjuntos patrimoniales. Por lo tanto, la metodología de trabajo elegida incluye inventario y cartografía, investigación documental y bibliográfica, entrevistas y análisis de los datos recogidos, teniendo en cuenta que los conjuntos ferroviarios deben preservarse con base en las directrices patrimoniales capaces de crear una relación entre la ciudad actual y el antiguo conjunto.

PALABRAS CLAVE

Conjunto industrial. Espacio urbano. Patrimonio cultural. Ferrocarriles. Mairinque.

ABSTRACT

This research proposes the study and analysis of the existing rail set in the city of Mairinque. Among the buildings that still prevail of the village, founded in 1890, are houses, workshops, warehouse, tree nursery and station. Thus, we seek to understand the relationship between the assets that helps define the relationship between the city and the old railway set. Through the identification and analysis of the urban installation occupied by this set, the interventionist actions and the current articulation between the railway assets to understand if de reality of the industrial space is appropriate of preservation guidelines for set. Therefore, the chosen work methodology includes inventory and mapping, documentation and literature, interviews and analysis of the data collected, taking into consideration that the railway sets should be preserved based in guidelines, able to create a relationship between the current city and the old set.

KEYWORDS

Industrial complex. Urban space. Cultural heritage. Railway. Mairinque.

## I. INTRODUÇÃO

O patrimônio pode ser encarado como o resultado de uma dialética entre o homem e seu ambiente, passível de alterações em sua definição no decorrer do tempo. Para Boccardi e Duvelle (2013), o patrimônio cultural tangível não se limita mais aos monumentos excepcionais, referentes às personalidades de destaque, e nos conta cada vez mais sobre o cotidiano de comunidades que viveram em áreas rurais, industriais, dentre outras.

Especificamente sobre as áreas industriais, Choay (2001) afirma que estas são compostas, por exemplo, de habitações, lojas e usinas que foram abandonadas nas periferias e nos centros das cidades, configurando conjuntos industriais relativamente completos da segunda metade do século XIX e início do XX. Para Gutiérrez (2001), esse abandono está associado à rápida transformação ocorrida nos últimos anos do século XX, que resultaram na obsolescência dos elementos emblemáticos do progresso industrial do século XIX, como os portos e ferrovias. Abad (2008) complementa dizendo que a crise industrial afetou de forma significativa as áreas atingidas por esse desenvolvimento tecnológico, o qual gerou cidades e movimentou a economia de muitos lugares do mundo. Outrora utilizados de maneira intensa, esses elementos industriais, atualmente disponíveis, valorizam-se como patrimônio recente.

No Brasil, Correia (1999) afirma que a construção de vilas operárias e de núcleos fabris por empresas industriais, como usinas de açúcar, empresas de mineração e ferrovias, “[...] iniciou-se na segunda metade do século XIX, com o surgimento de aglomerações com organização espacial seguindo diretrizes estabelecidas pelo proprietário ou por engenheiros envolvidos no empreendimento” (CORREIA, 1999, p. 1). Dentre essas empresas, a atividade industrial ferroviária foi uma das que contribuíram para a formação de cidades, pois foi responsável direta pela implantação de alguns núcleos urbanos.

Segundo Monbeig (1984), a estrada de ferro era a artéria principal de circulação e de criação de povoados. Esses povoados estavam associados, por vezes, diretamente aos interesses das empresas ferroviárias, o que permitia a implantação de cidades através do empreendimento imobiliário, ou até mesmo a expansão de suas infraestruturas urbanas, como demonstrou Oliveira *et al.* (2011).

Rodrigues (2010) ainda afirma que, em São Paulo, as ferrovias determinaram vetores de crescimento urbano e até mesmo desenhos de bairros inteiros, a partir das fábricas e habitações operárias que se estenderam às inúmeras cidades do interior. Assim, o industrial é assimilado à articulação de itens que formam conjuntos. Sobre esses conjuntos, Ruffinoni (2013) afirma que é possível agrupar edifícios construídos em diferentes épocas, com tipologias construtivas distintas, sendo as complexas relações entre eles pautadas em função do processo produtivo.

Do ponto de vista da preservação, alguns estudos e documentos internacionais reiteram a preservação de conjuntos históricos, inclusive aqueles oriundos da atividade industrial. Dentre as cartas internacionais está, por exemplo, a Declaração de Amsterdã, que compreende como patrimônio “[...] não somente as construções isoladas de um valor excepcional e seu entorno, mas também os conjuntos, bairros de cidades e aldeias que apresentam um interesse histórico ou

*cultural.*” (CONSELHO DA EUROPA, 1975, p. 1). Enquanto a Recomendação Relativa à Salvaguarda dos Conjuntos Históricos e sua Função na Vida Contemporânea, de Nairóbi, entende que os conjuntos históricos configuram um patrimônio universal insubstituível, incluindo o respeito aos significados dos mais modestos conjuntos, a respeito dos quais deveriam ser elaboradas diversas medidas jurídicas e administrativas, além de métodos de investigação e tratamento, para a salvaguarda desses conjuntos (UNESCO, 1976).

Desse modo, é perceptível a necessidade da fruição e inserção do patrimônio e, nesse caso, do conjunto patrimonial à vida cotidiana, permitindo-o acompanhar a configuração urbana contemporânea, a dinâmica da cidade e os novos usos. Alguns desses espaços são marcados ou formados pela indústria ferroviária e hoje configuram as áreas mais antigas de algumas cidades, sendo tratadas, individualmente ou em conjunto, como patrimônio.

Dentre os povoados criados a partir da indústria ferroviária no estado de São Paulo, a presente pesquisa propõe o estudo e análise do conjunto ferroviário existente na cidade de Mairinque, fundada originalmente como uma vila, em 1890, para atender aos interesses da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) (CONDEPHAAT, 1986). Essa vila possuía diversos imóveis que formavam um conjunto destinado à atividade ferroviária (Figura 1). Porém, com a diminuição e transformação dessa atividade no país (MATOS, 1990), seus bens foram dispersos (funcionalmente) e apenas um imóvel recebeu proteção legal: a estação ferroviária de Mairinque. Logo, nesta pesquisa, indaga-se sobre como esse conjunto foi estruturado e desarticulado com o tempo, inclusive, se no decorrer desses anos houve tentativas de protegê-lo ou pelo menos justificar sua proteção como um conjunto articulado.

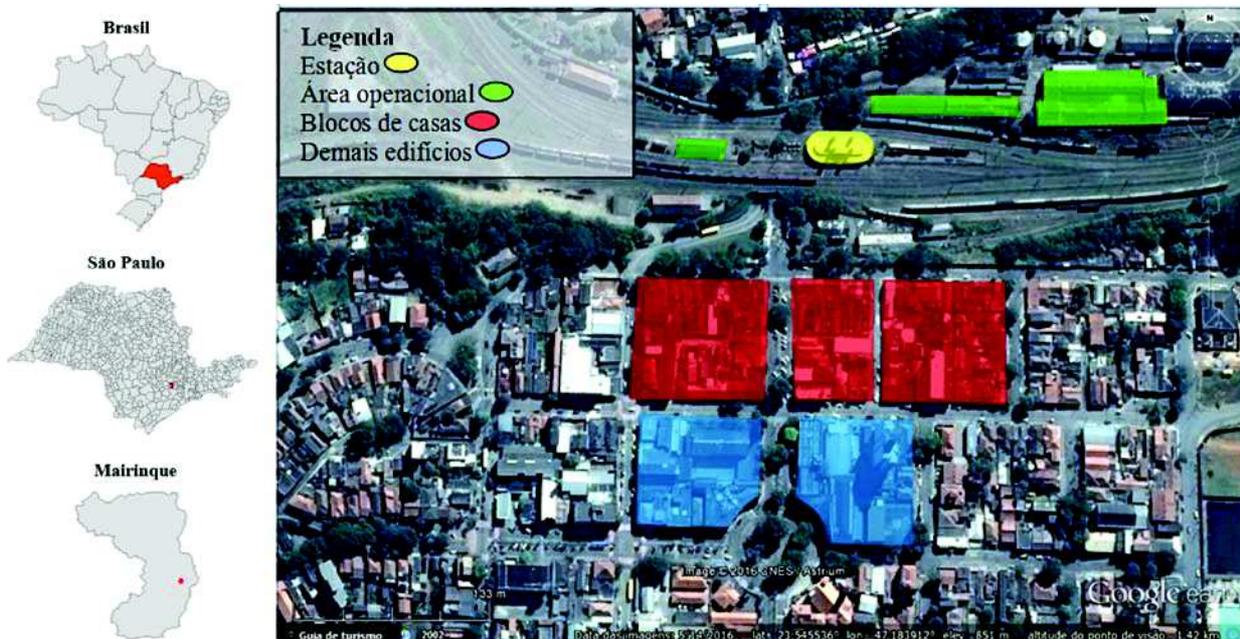


Figura 1: Mapa com a localização da ocupação original estabelecida pela EFS em Mairinque.  
Fonte: Elaborado pelos autores.

Essas indagações colocam-se frente às discussões atuais sobre preservação do patrimônio cultural e do patrimônio industrial ferroviário, as quais nos permitem levantar o problema principal desta pesquisa: entender como as distintas formas de apropriação dos imóveis interferem na noção de articulação entre os bens que formavam o conjunto ferroviário de Mairinque.

Dessa forma, o objetivo geral deste trabalho é compreender a articulação entre os bens ferroviários de Mairinque, que determina o entendimento sobre o conjunto, a fim de verificar se as medidas de proteção do patrimônio estariam adequadas às diretrizes patrimoniais existentes sobre conjuntos. Tal propósito elaborou-se por meio do entendimento histórico sobre a formação do conjunto ferroviário, da caracterização das medidas de proteção promovidas pelo poder público e da avaliação sobre a realidade do conjunto frente às diretrizes de preservação.

A hipótese desta pesquisa considera que a preservação de bens edificados, especificamente nas antigas áreas ferroviárias, deveria ser realizada segundo diretrizes adequadas à realidade desses antigos espaços industriais. Essas poderiam modificar as relações empreendidas entre a cidade e o conjunto.

Para tanto, a metodologia de trabalho escolhida incluiu levantamentos documentais e bibliográficos, a partir da verificação de projetos, periódicos, mapas, fotografias, entre outros, para entender os contextos históricos, urbanos e funcionais do conjunto. Além disso, entrevistas com base em um roteiro pré-estabelecido permitiram aprofundar o conhecimento sobre os espaços ferroviários, e consultas aos processos de tombamento da estação, no Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Artístico Arqueológico e Turístico (CONDEPHAAT), auxiliaram a entender as ações promovidas pelo poder público. Por fim, realizamos uma discussão, a partir de ideias contemporâneas, sobre as diretrizes de preservação direcionadas ao patrimônio cultural urbano, bem como ao patrimônio industrial e ferroviário. Ampliamos essa discussão para os espaços ferroviários em Mairinque, a partir de diretrizes que abordam a preservação na perspectiva de conjunto.

## 2. REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 Patrimônio cultural nas cidades contemporâneas

A cidade contemporânea “[...] sempre se dá a ver, pela materialidade de sua arquitetura ou pelo traçado de suas ruas, mas também se dá a ler, pela possibilidade de enxergar, nela, o passado de outras cidades, contidas na cidade do presente” (PESAVENTO, 2007, p. 16). Ou seja, mesmo com o processo de transformação, algumas cidades mantêm, no traçado urbano, a partir da ambivalência de dimensões, referências ao seu passado e origem, correlacionando o antigo e o novo no mesmo ambiente.

Sobre esse passado, Salcedo (2007, p. 15) afirma que “os centros históricos representam principalmente o traçado inicial da cidade, são estruturas urbanas e arquitetônicas que expressam as manifestações políticas, econômicas, sociais, culturais e tecnológicas [...]” de tempos e sociedades passadas, marcadas nos seus vestígios unitários ou fragmentados.

De acordo com Choay (2001), essa cidade antiga criou uma maior relação com a cidade contemporânea após a revolução industrial, quando houve grandes transformações do meio tradicional. Choay (2001, p. 179) afirma também que “[...] foi justamente tornando-se um obstáculo ao livre desdobramento de novas modalidades de organização do espaço urbano que as formações antigas adquiriram sua identidade conceitual”. G. Giovannoni (1873-1943) integrou referidas formações antigas na organização do território em transformação. Essas formações antigas podem ser representadas por conjuntos históricos, que necessitam de cautela nos novos usos, pois são capazes de gerar a desarticulação desses conjuntos representativos. Isto, por exemplo, “*pode representar um perigoso caminho no tratamento desse patrimônio e gerar, inclusive, o caráter de puzzle, já observado por outros estudiosos*” (RUFINONI, 2009, p. 216). Esses conjuntos articulados devem estar inseridos no desenvolvimento urbano e territorial (e seus instrumentos urbanísticos) da cidade contemporânea.

No Brasil, a Constituição Federal de 1988 – Art. 216 define que compõem o patrimônio cultural brasileiro “*os bens de natureza material e imaterial, [...] portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira*”, sendo compreendido pelos “[...] conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.” (BRASIL, 1988). Assim, o conjunto patrimonial recebe proteção legal (por meio do tombamento), porque lhe teria sido atribuída uma importância em relação à cidade contemporânea. Os bens provenientes da industrialização podem ser considerados patrimônios e por isso necessitam de medidas de preservação que se adequem às suas características intrínsecas.

## 2.2 Patrimônio Industrial Ferroviário

O século XX foi responsável por importantes mudanças sociais, psicológicas e culturais na sociedade, refletidas diretamente na arquitetura que ainda marca as cidades contemporâneas (PASCHOALIN, 2012). Para Bloch (2001, p. 63), na sua obra de 1943, as condições humanas sofreram, no intervalo de uma ou duas gerações, “[...] uma mudança não apenas muito rápida, mas também total: de modo que nenhuma instituição um pouco antiga e nenhuma maneira tradicional teria escapado às revoluções do laboratório ou da fábrica.”

Dentre os mecanismos criados pela revolução da fábrica, que mudou as relações de trabalho e a vida dos homens de sua época, estão os conjuntos de imóveis oriundos da produção industrial. Para Choay (2001), esses conjuntos são compostos, por exemplo, de habitações, lojas e usinas que foram abandonadas nas periferias e nos centros das cidades, configurando conjuntos industriais relativamente completos da segunda metade do século XIX e início do XX.

Assim, “*trabalhar com edifícios e complexos industriais significa em geral atuar em áreas grandes, na maioria das vezes obsoletas e decadentes, que só poderão ser reinseridas numa nova realidade agindo em escala mais ampla.*” (KÜHL, 2008, p. 139). Configurando então uma tarefa complexa por não se tratar de bens pontuais e isolados, mas sim de grandes parcelas de imóveis industriais, já com novos usos efetivos, propostos ou em ruínas, que exigem diferentes formas de abordagem.

Sobre essas novas abordagens, Braghirolli (2010) diz que no século XXI as legislações urbanísticas caminharam para harmonizar-se a uma nova visão de patrimônio. Em muitos casos, os bairros operários e os distritos industriais, assumidos como parte integral do meio urbano, foram incorporados a programas de reabilitação. Para Braghirolli (2010, p. 159) “*la ampliación del concepto de ‘patrimonio’ ha despertado el interés por las tipologías urbanas y arquitectónicas no consagradas, como los conjuntos industriales y los barrios obreros de las primeras décadas del siglo XX*”.

Visualizamos assim duas ampliações, tanto na escala tipológica do patrimônio, que considera os bens mais modestos e atuais resultados de atividades industriais, quanto no tratamento desses espaços, que podem abranger grandes áreas. Para tanto, a Carta de Nizhny Tagil, de 2003, que trata propriamente do patrimônio industrial, define esse patrimônio como sendo compreendido pelos “[...] *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*” (TICCIH, 2003, p. 3), ampliando a representatividade desse patrimônio para os conjuntos operários e áreas sociais desvinculadas das arquiteturas excepcionais.

Esses espaços industriais atualmente são tratados como fundamentais para explicar “[...] *la dinámica de la producción material y para entender las relaciones sociales que ésta generó [...]*” (BRAGHIROLLI, 2010, p. 171), contemplando desde edifícios imponentes que marcavam a paisagem (como as estações ferroviárias) até imóveis modestos com características semelhantes (como os conjuntos residenciais) que possuem uma importância histórica e social. Para Kühn (2008), a industrialização no Brasil está intimamente ligada ao transporte ferroviário, pois impulsionou as empresas ferroviárias e foi por elas impulsionada. Essas instalações ferroviárias deveriam ter uma estrutura industrial, o que articulou a transformação de numerosas cidades, preenchendo vastas zonas com fábricas, habitações operárias, entre outros.

### 3. VILA FERROVIÁRIA DE MAIRINQUE

#### 3.1 Análise Histórica do Conjunto Ferroviário de Mairinque

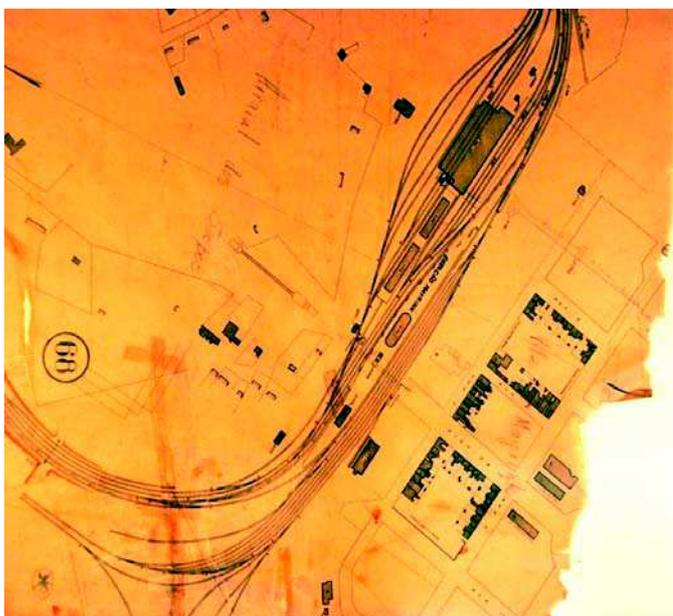
Dentre os povoamentos criados exclusivamente pelos interesses ferroviários, dedicamo-nos em analisar, a partir de pesquisas documentais e bibliográficas, o desenvolvimento da vila ferroviária de Mairinque.

A vila de Mairinque, fundada em 1890, esteve intimamente ligada aos interesses da EFS, que foi constituída no período de 1870 (SOUKEF JUNIOR, 2001). A localização da vila, para onde correu todo o tráfego vindo do ramal de ligação entre Itu e Sorocaba, era de grande importância, pois permitiu a ligação do interior com o litoral, quebrando o monopólio da companhia inglesa São Paulo *Railway*, na década de 1930. Esses fatores mobilizaram a diretoria da empresa a transferir as oficinas da ferrovia, que se encontravam em Sorocaba, para essa região, com a intenção de conter os reparos necessários provenientes do aumento de fluxo na estação que foi construída posteriormente (CONDEPHAAT, 1986).

Ainda sobre a vila, Soukef Junior (2001) afirma que antes mesmo de haver a efetiva ocupação da área a companhia se preocupou em instalar um horto florestal, uma oficina de manutenção de locomotivas, um depósito de material rodante e um pátio para manobras, proporcionando o desenvolvimento do local. Para Ramos (2008), a vila tinha o intuito de estabelecer um conjunto de 100 pequenas casas que seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Enquanto Dias e Souza (1994) afirmam que já no nascimento da vila era possível perceber que esta foi perpassada pela modernidade, pois configurava uma vila operária em 1890, instalou-se como uma prótese no meio de uma floresta e foi um empreendimento capitalista (novidade ideológica no Brasil). Possuía ainda “[...] equipamentos e serviços pouco usuais na maioria das cidades tradicionais da época, tais como, abastecimento de água, esgoto e iluminação.” (SOUKEF JUNIOR, 2001, p. 72). Dias e Souza (1994) complementam dizendo que as ruas eram bem largas, mesmo sem ter um carro sequer até a década anterior.

Até a década de 1930 Mairinque passou por grande fase de prosperidade, enquanto abrigou as oficinas da EFS, que realizavam os serviços de reparo e de manutenção dos materiais rodantes. As oficinas, transferidas para Sorocaba nessa década, tinham importante função dentro de uma ferrovia e estiveram intimamente ligadas ao crescimento da vila ferroviária de Mairinque (CONDEPHAAT, 1986).

Em 1971 a EFS tornou-se uma das ferrovias que formaram a estatal Ferrovia Paulista Sociedade Anônima (FEPASA) (GIESBRECHT, 2013), fato devido ao declínio da atividade ferroviária face à expansão do modal rodoviário desde os anos de 1950 (FATEC JUNDIAI, 2011). A partir de 1999 os trilhos passaram a operar apenas para o transporte de carga, sob a responsabilidade da empresa América Latina Logística (ALL).



Dessa forma, buscamos identificar os elementos do passado ferroviário ainda existentes na cidade de Mairinque, a partir da localização e delimitação dos imóveis e configuração urbana da cidade, com base em consulta aos mapas do arquivo da Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) (Figura 2). Nesses

Figura 2: Exemplo de documento cartográfico mostrando a disposição dos edifícios no conjunto ferroviário de Mairinque (193-). As quadriculas inferiores foram destinadas às residências e os demais imóveis associados direta e indiretamente à ferrovia. Já os edifícios adjacentes aos trilhos foram destinados à parte operacional (oficinas, armazém e estação). Parte dessas edificações, assim como a configuração urbana, existem atualmente. Fonte: Acervo do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA.

mapas foi possível identificar a formação em quadriculas do conjunto instituído pela EFS. Essa formação ainda está presente na parte sul da área central da cidade (tendo a estação como referência) e há a presença de alguns dos imóveis, descritos nas plantas, associados à atividade ferroviária, como o conjunto residencial, as oficinas e o armazém. Essa composição diferencia-se da área norte da cidade, de formação mais recente e configuração urbana distinta da imposição de quadriculas.

### 3.2 Análise do patrimônio ferroviário de Mairinque

A estação de Mairinque, projetada por Victor Dubugras em 1906, foi considerada a primeira construção do modernismo arquitetônico do Estado de São Paulo e a primeira elaborada em concreto armado, por isso o CONDEPHAAT aprovou o seu tombamento em 1986, delimitando ainda o raio de 300 m de entorno, que englobava a parte norte e sul da cidade dividida pelos trilhos (na qual o acesso à “estação-ilha” e às duas partes da cidade é possível por meio de túneis abaixo dos trilhos) (CONDEPHAAT, 1986). A estação também foi tombada, em 2004, pelo IPHAN, que definiu um polígono de entorno que abrangia a parte funcional e os primeiros quarteirões antigos próximos à estação (IPHAN, 1998). Em 2001 a estação foi adquirida pela Prefeitura Municipal e transformada no Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (GIESBRECHT, 2013), enquanto o restante do conjunto encontra-se desvinculado à estação, ou apenas nos entornos definidos pelos tombamentos da mesma, recebendo novos usos também, em parte, sem relação com a atividade ferroviária.

As consultas aos processos de tombamento permitiram identificar referências a outros bens relacionados à operação ferroviária, além da estação. Durante o processo de tombamento pelo CONDEPHAAT, por exemplo, foi mencionada a importância das oficinas para o desenvolvimento da cidade, porém a decisão final de tombamento refere-se apenas à estação. Enquanto que no processo do IPHAN foi cogitado o tombamento do conjunto ferroviário, intenção que foi desconsiderada perante a importância arquitetônica da estação. Em ambos os processos foram definidos entornos (Figuras 3 e 4) de proteção referentes à estação, que englobaram grande parte dos edifícios (localizados nas primeiras



Figura 3: Entorno CONDEPHAAT (2001).  
Fonte: Arquivo CONDEPHAAT.



Figura 4: Entorno IPHAN (2002).  
Fonte: Arquivo IPHAN/SP.

quadriculas ao sul e adjacentes à estação) relacionados à origem ferroviária da vila. Contudo, esses edifícios estão em condições desiguais de proteção e conservação física, devido ao tombamento isolado da estação.

Um último grupo de informações foi reunido por meio de entrevistas semiestruturadas com representantes de grupos preservanistas locais.<sup>1</sup> Um dos entrevistados foi Ciro Gomes, que fez comentários sobre a história da vila ferroviária de Mairinque, a vida na época da EFS e a situação atual da estação, trens, casas e outros edifícios construídos pela companhia ferroviária. Outro entrevistado foi João Roberto Pinto Figueiredo, que comentou aspectos referentes à preservação dos imóveis relacionados à atividade ferroviária. As entrevistas denotam haver identificação com outros bens relacionados a essa atividade, além da estação tombada. Um exemplo de referência ao conjunto como um todo ocorre quando Figueiredo afirma que a estação não poderia estar separada do resto do conjunto, pois as residências continuarão a deteriorar-se e sofrer alterações nas suas características iniciais (Figuras 5 e 6). Assim como na fala de Gomes quando este afirma que deveria ter sido realizado o tombamento das fachadas das residências, pois “[...] o bonito eram as fachadas iguais.”

Dessa forma, ficou evidente que o conjunto ferroviário de Mairinque foi estabelecido com uma formação característica, organização única e exclusivamente dedicada à atividade ferroviária, representando para a EFS um ponto de referência à sua funcionalidade, principalmente como entroncamento dos ramais da Ituana e Sorocabana e como ligação com o litoral. Adquirindo, portanto, uma importância territorial que caracteriza esse conjunto como patrimônio para o próprio Estado de São Paulo.

Do ponto de vista local, houve a instalação de diversos serviços relacionados direta e indiretamente com a ferrovia na cidade, como as casas, as oficinas e o horto florestal (CONDEPHAAT, 1986; IPHAN, 1998), expandindo, assim, o desenvolvimento dessa atividade da área estritamente operacional para a cidade, gerando imóveis que se articulavam e permitiam o correto funcionamento da vila. O que foi de grande relevância, até a década de 1930, para o desenvolvimento, a fixação e a expansão da atividade ferroviária e, indiretamente, da própria vila, configurando, portanto, um patrimônio local para a cidade de Mairinque.

<sup>1</sup> Entrevistas realizadas, em 2012, respectivamente por e-mail e pessoalmente, com João Roberto Pinto Figueiredo, um dos membros da Comissão local formulada durante o processo de tombamento da estação pelo CONDEPHAAT, e com Ciro Gomes, então Presidente da Associação Mairinquense de Preservação Ferroviária. Houve autorização de ambos os entrevistados para utilização de suas respostas para fins acadêmicos.

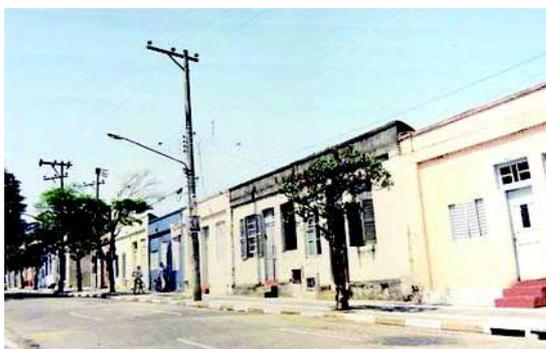


Figura 5: Conjunto residencial histórico referente à origem ferroviária de Mairinque (2002).  
Fonte: Foto de Anita Hirschbruch (processo nº 1434-T-98) disponível no arquivo do IPHAN/SP.



Figura 6: Estação ferroviária tombada (2015).  
Fonte: Acervo pessoal dos autores.

<sup>2</sup> MAIRINQUE. *Mapa de Zoneamento proposto*. Disponível em: <<http://www.mairinque.sp.gov.br/file/planodiretor/planodiretor-zoneamentoproposto.pdf>>. Acesso em: 12 nov. 2015.

Porém, a ação do tempo, as mudanças no sistema ferroviário, as alterações de propriedade (pública, privada e concessão) e as apropriações desses imóveis têm causado alterações que estão afetando, a longo prazo, a integridade dos espaços de origem da cidade, provocando também a desagregação do conjunto. Além disso, no zoneamento proposto pelo plano diretor estabelecido para Mairinque, em 2006, não está explícito o imóvel da estação, tombado pelo CONDEPHAAT e IPHAN, nem a definição dos seus entornos, sendo estes representados apenas como imóveis inseridos na zonal central.<sup>2</sup>

### 3.3 Diretrizes para a preservação do patrimônio ferroviário de Mairinque

Identificamos, no caso de Mairinque, diversos vestígios materiais e referências escritas e orais que fazem menção à importância da operação ferroviária na cidade, bem como aos imóveis associados a essa atividade, além da estação tombada. Esses bens ferroviários deveriam ser protegidos, se não de forma integral, como a estação, com medidas que ao menos pensem o conjunto de forma articulada. Assim, para entender esse patrimônio, devemos ter em conta todos os aspectos que permitiram a sua formação e desenvolvimento como conjunto ferroviário, desde o ponto de vista técnico, histórico, social, etc. Diante do exposto, é de evidente relevância que os vestígios existentes em Mairinque sejam estudados, valorizados, preservados e difundidos a partir de diretrizes que pensem a inserção do conjunto antigo nas leis urbanas da cidade contemporânea, pois são medidas fundamentais para gerar interação entre os imóveis do conjunto que representam esse patrimônio ferroviário. É o que veremos a seguir.

Para Rufinoni (2009), por exemplo, os conjuntos devem estar integrados a um planejamento urbano e regional, no qual soluções pontuais e desarticuladas podem gerar desequilíbrios ainda mais problemáticos à região. Abordagem esta que visualizamos no caso específico de Mairinque, onde apenas um imóvel do conjunto recebe proteção legal efetiva, enquanto o restante está isolado das medidas de proteção do patrimônio ferroviário local como conjunto. Sendo que, na Recomendação de Nairóbi, a salvaguarda e integração na vida contemporânea desses conjuntos históricos são medidas fundamentais no planejamento físico-territorial (UNESCO, 1976). Enquanto a Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas, também chamada de Carta de Washington, afirma que a salvaguarda das cidades e bairros históricos “[...] deve, para ser eficaz, fazer parte integrante de uma política coerente de desenvolvimento econômico e social, e ser considerada nos planos de ordenamento e de urbanismo a todos os níveis.” (ICOMOS, 1986, p. 2). Ou seja, essas zonas de interesse cultural deveriam estar inseridas no Plano Diretor, nas Leis de Zoneamento, na isenção de IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano), etc., da cidade atual. Essa é uma preocupação que envolve os bens ferroviários de Mairinque, que necessitam de uma tutela e uma abordagem especiais, como sua inserção no zoneamento da cidade a partir da sua consideração como uma zona de interesse cultural.

Sobre isso, Hernández (2009, p. 3-4) afirma que a conservação deveria se basear no respeito ao sítio cultural que possua valores documentais e históricos potenciais a destacar-se, permitindo a interação da cidade antiga com a cidade contemporânea. Dessa forma, o conjunto antigo e a cidade atual deveriam

evoluir continua e conjuntamente, a partir do respeito às características dos conjuntos pré-existentes que, no caso de Mairinque, ainda possuem particularidades que permitem a evolução da cidade contemporânea sem afetar o conjunto antigo, pois a formação em quadriculas, os túneis de acesso e as ruas largas não interferem na circulação urbana, por exemplo.

Entendemos também que a preservação deveria atingir os espaços de trabalho, lazer e moradia que marcaram o desenvolvimento da cidade a partir da atividade ferroviária. A deterioração elevada dos bens e os consequentes riscos aos quais são expostos têm relação com as intervenções incorretas, as transformações e as substituições ocasionadas por ações isoladas que não condizem com as diretrizes de preservação dos conjuntos históricos, propiciando até mesmo a desarticulação visual do conjunto ferroviário de Mairinque.

Justamente por isso, de acordo com Kühn (2008), deveríamos ir além do monumento isolado, abarcando todo o complexo de edifícios que pode compor um conjunto industrial, desde fábricas, residências, escolas, etc., levando em consideração que “[...] *any industrial structure is not an isolated monument but part of a network of linkages relating to the methods and means of production.*” (PALMER; NEAVERSON, 1998, p. 5)<sup>3</sup>. Nesse caso, entendemos que o valor de Mairinque é representado por todo o conjunto ferroviário da cidade, do ponto de vista histórico, técnico, social, entre outros, que o caracteriza como um conjunto e que perpassa o valor arquitetônico da estação.

<sup>3</sup> “Qualquer estrutura industrial não é um monumento isolado, mas parte de uma rede de vínculos relativos aos métodos e meios de produção” (PALMER; NEAVERSON, 1998, p. 5, tradução nossa).

#### 4. CONCLUSÃO

Para Kühn (2008), atualmente, as zonas industriais e ferroviárias não têm interesse unicamente funcional, adquirindo também sentido patrimonial. A ferrovia transformou a ordenação das áreas por onde passaram seus trilhos, configurando o testemunho de uma época que deve ser valorizado e estudado a partir da inserção desse patrimônio e, nesse caso, do conjunto patrimonial à vida cotidiana, permitindo-o acompanhar a configuração urbana contemporânea, a dinâmica da cidade e os novos usos.

Com relação ao conjunto ferroviário de Mairinque, entendemos, a partir do ponto de vista funcional, que este conjunto era articulado na sua origem, perdendo essa articulação por diversos fatores já mencionados. Dentre eles, podemos citar as transformações na operação ferroviária (do ponto de vista histórico) e as distintas formas de proteção (do ponto de vista preservacionista) que não foram capazes de promover uma política de preservação voltada ao conjunto. Porém, há possibilidades de que a noção de articulação entre os bens retorne, pelo menos no campo da preservação, a partir de diretrizes que pensem a gestão desses espaços com base no entendimento dos conjuntos, necessário à continuidade dos imóveis.

Caso fossem aplicadas ao conjunto ferroviário de Mairinque, as diretrizes patrimoniais permitiriam identificar, compreender, registrar e valorizar importantes componentes do patrimônio ferroviário, de forma que sua articulação inicial se tornasse explícita. Essas diretrizes são encontradas nas cartas patrimoniais e nos autores de relevância citados, que são totalmente plausíveis de inserção na realidade de Mairinque. Além disso, seriam capazes de alterar a atual condição de abandono das áreas que sofreram com o declínio da

ferrovia, valorizar regiões que ainda possuem vestígios dessa atividade e modificar as relações empreendidas entre a cidade e o conjunto, com base na sua continuidade e no desenvolvimento da cidade.

## REFERÊNCIAS

- ABAD, Carlos Javier Pardo. *Turismo y patrimonio industrial*. Madrid: Editorial Síntesis, 2008.
- BLOCH, Marc Leopold Benjamin. *Apologia da história ou O ofício de historiador*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 2001.
- BOCCARDI, Giovanni; DUVELLE, Cecile. *Introducing cultural heritage into the sustainable development agenda*. 2013. Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/images/HeritageENG.pdf>>. Acesso em: 22 mar. 2015.
- BRAGHIROLI, Ângelo. Patrimônio industrial en Brasil. *Revista de Arquitectura de la Universidad de los Andes – Dearq*, Bogotá, v. 6, p. 158-171, jul. 2010. ISSN 2011-3188.
- BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. 1988. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/topicos/10647933/artigo-216-da-constituicao-federal-de-1988>>. Acesso em: 30 jun. 2014.
- CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade/Editora UNESP, 2001.
- CONSELHO DA EUROPA. *Declaração de Amsterdã*. 1975. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>>. Acesso em: 28 maio 2016.
- CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Arqueológico Artístico e Turístico. *Processo CONDEPHAAT n. 24383/1986*: Tombamento do Prédio da Estação Ferroviária da FEPASA no Município de Mairinque. São Paulo: CONDEPHAAT, 1986.
- CORREIA, Telma de Barros. O modernismo e o núcleo fabril: O plano da cidade operária da F.N.M. de Atílio Correia Lima. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 3., 1999, São Paulo. *Anais do III Seminário Docomomo Brasil*, 1999. Disponível em: <[http://www.docomomo.org.br/seminario%203%20pdfs/subtema\\_A1F/Telma\\_correia.pdf](http://www.docomomo.org.br/seminario%203%20pdfs/subtema_A1F/Telma_correia.pdf)>. Acesso em: 10 set. 2013.
- DIAS, Maurício Sérgio; SOUZA, Iara Lis Franco Schiavinato. *Cidade e ferrovia*: Estação Mayrink: relatório científico não publicado. Departamento de História, Faculdade de Ciências e Letras de Assis: Universidade Estadual Paulista, 1994.
- FATEC JUNDIAÍ. *Museu da Companhia Paulista*. 2011. Disponível em: <<http://www.museudacompanhiapaulista.com.br/historico.htm>>. Acesso em: 03 abr. 2012.
- GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações Ferroviárias do Brasil. *Mairinque*. 2013. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/m/mairinque.htm>>. Acesso em: 27 jun. 2013.
- GUTIÉRREZ, Ramón. Patrimonio para todos. Un futuro para la arquitectura industrial. In: INSTITUTO ANDALUZ DEL PATRIMONIO HISTÓRICO. *Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España*. Sevilla: Editorial Comares, 2001.
- HERNÁNDEZ, Andrés Armando Sánchez. *Los retos de la conservación del patrimonio edificado en el siglo XXI*. 2009. Disponível em: <<http://tallermemoriausb0111.blogspot.com.br/2010/09/los-retos-de-la-conservacion-del.html>>. Acesso em: 26 out. 2015.
- ICOMOS. *Carta de Washington*. 1986. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201986.pdf>>. Acesso em: 22 mai. 2016.
- IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Processo n. 1434-T-98*: Tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink – Estado de São Paulo. Rio de Janeiro: IPHAN, 1998.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do patrimônio da industrialização*: problemas teóricos de restauro. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias*: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas: Pontes, 1990.
- MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1984.
- OLIVEIRA, Eduardo Romero. *et al.* Cidades e Ferrovia. In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de CAMPOS, Cristina de; GITAHY, Maria Lucia Caira. (Org.). *Território e Cidades, projetos e representações, 1870-1970*. São Paulo: Editora Alameda, 2011, p. 71-91.
- PALMER, Marilyn; NEAVERTON, Peter. *Industrial archaeology*. Principles and Practice. London and New York: Routledge, 1998.

- PASCHOALIN, Rachel Figueiras. *Restauração da catedral de Brasília: desafios e conflitos da restauração da arquitetura moderna*. 2012. 106p. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2012. Disponível em: <<https://repositorio.ufjf.br/jspui/bitstream/ufjf/2017/1/rachelfilgueiraspaschoalin.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2015.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. *Revista Brasileira de História*, v. 27, n. 53, p. 11 - 23, jun. 2007.
- RAMOS, Débora de Oliveira. *Sindicato da Sorocabana: Sorocabano*. 2008. Disponível em: <<http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>>. Acesso em: 09 mai. 2012.
- RODRIGUES, Marly. Patrimônio Industrial, entre o fetiche e a memória. *Revista arq.urb.*, São Paulo, SP, v. 6, n. 3, p. 31-40, 1. sem. 2010. ISSN 1984-5766.
- RUFINONI, Manoela Rossinetti. *Preservação e restauro urbano: teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural*. 2009. 336p. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.
- RUFINONI, Manoela Rossinetti. *Preservação e restauro urbano: intervenções em sítios históricos industriais*. São Paulo: Fap – Unifesp - Edusp, 2013.
- SALCEDO, Rosío Fernández Baca. *A reabilitação da residência nos centros históricos da América Latina: Cusco (Peru) e Ouro Preto (Brasil)*. São Paulo: Editora UNESP, 2007.
- SOUKEF JUNIOR, Antônio. *Sorocabana: Uma saga ferroviária*. São Paulo: Dialetto, 2001.
- TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. *Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial*. 2003. Disponível em: <<http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em: 08 jul. 2011.
- UNESCO. *Recomendação de Nairóbi*. 1976. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nairobi%201976.pdf>>. Acesso em: 24 maio 2016.

#### **Nota do Autor**

Projeto financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) – Processo número: 2015/06931-1. As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade dos autores e não necessariamente refletem a visão da FAPESP.

#### **Nota do Editor**

Data de submissão: 20/01/2016

Aprovação: 27/07/2016

Revisão: Antônio Carlos da Silva Moraes Junior

---

#### **Rafaela Rogato Silva**

Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP). Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação.

CV: <http://lattes.cnpq.br/5453075831141102>

[rafarogato@yahoo.com.br](mailto:rafarogato@yahoo.com.br)

#### **Eduardo Romero de Oliveira**

Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP). Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação.

CV: <http://lattes.cnpq.br/6385564645445607>

[eduardo@rosana.unesp.br](mailto:eduardo@rosana.unesp.br)