



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

PRISCILA KAMILYNN ARAÚJO DOS SANTOS

**CONJUNTO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO GUANABARA (CAMPINAS – SP):
ESTUDO SOBRE PRÁTICAS DE PRESERVAÇÃO E USOS DO
PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO**

BAURU

2017

PRISCILA KAMILYNN ARAÚJO DOS SANTOS

**CONJUNTO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO GUANABARA (CAMPINAS-SP):
ESTUDO SOBRE PRÁTICAS DE PRESERVAÇÃO E USOS
DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", câmpus de Bauru, como requisito final para a obtenção do título de Mestre.

Orientador: Dr. Eduardo Romero de Oliveira

BAURU

2017

Santos, Priscila Kamilynn Araujo dos.

Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas - SP): estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário / Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, 2017.

270 f.

Orientador: Dr. Eduardo Romero de Oliveira

Dissertação (Mestrado)- Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru, 2017.

1. Patrimônio Industrial. 2. Conjunto Ferroviário, 3. Estação Guanabara, 4. Gestão Patrimonial. I. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação. II. Título.

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**

Defesa

Aprovada em: 02 de Outubro de 2017.

Local: Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FACC). Universidade Estadual Paulista (UNESP).

Banca Examinadora

Coordenador.

Dr. Eduardo Romero de Oliveira.

Universidade Estadual Paulista (UNESP).

Membro I. Professora do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Dra. Rosío Fernández Baca Salcedo.

Universidade Estadual Paulista (UNESP).

Membro II. Externo.

Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi.

Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas).

Suplente I. Professora do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Dra. Norma Regina Truppel Constantino

Universidade Estadual Paulista (UNESP).

Suplente II. Externo.

Dr. Marcos Tognon.

Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP).

ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE Mestrado DE PRISCILA KAMILYNN ARAUJO DOS SANTOS, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO - CÂMPUS DE BAURU.

Aos 02 dias do mês de outubro do ano de 2017, às 10:00 horas, no(a) Auditório da Seção Técnica de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Unesp - câmpus de Bauru, reuniu-se a Comissão Examinadora da Defesa Pública, composta pelos seguintes membros: Prof. Assist. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA - Orientador(a) do(a) Curso de Turismo / UNESP Rosana, Profa. Dra. ROSIO FERNANDEZ BACA SALCEDO do(a) Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo / Unesp Campus de Bauru, Prof^a. Dr^a. MARIA CRISTINA DA SILVA SCHICCHI do(a) Arquitetura e Urbanismo / Pontifícia Universidade Católica, sob a presidência do primeiro, a fim de proceder a arguição pública da DISSERTAÇÃO DE Mestrado de PRISCILA KAMILYNN ARAUJO DOS SANTOS, intitulada **CONJUNTO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO GUANABARA (CAMPINAS-SP): ESTUDO SOBRE PRÁTICAS DE PRESERVAÇÃO E USOS SOCIAIS DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO**. Após a exposição, a discente foi arguida oralmente pelos membros da Comissão Examinadora, tendo recebido o conceito final: Aprovada. Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelos membros da Comissão Examinadora.

Prof. Assist. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

Profa. Dra. ROSIO FERNANDEZ BACA SALCEDO

Prof^a. Dr^a. MARIA CRISTINA DA SILVA SCHICCHI

À Deus pelo seu imensurável amor e aos meus familiares.

AGRADECIMENTOS

À Deus, por ter me sustentado ao longo dessa jornada e trilhado meus caminhos de forma tão ímpar e especial.

Aos meus pais Fábio e Dalva e à minha avó Sebastiana por todo amor, carinho, orações e por compreenderem minhas ausências.

Ao meu orientador, Professor Doutor Eduardo Romero de Oliveira, por ter me apresentado o universo fascinante que compreende a pesquisa científica e, sobretudo, pela dedicação irrestrita ao longo desses seis anos de trabalho. Muito obrigada pela confiança, amizade, conselhos nos momentos em que o desespero bateu na porta e por honrar a docência com tanto amor e carinho.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo pelo fomento institucional e financeiro no Brasil (processo 07596-1) e no exterior (processo 25207-2).¹

À Professora Doutora Maria Cristina Schicchi e a professora Doutora Rosio Fernández Baca Salcedo por aceitarem o convite para integrarem a banca examinadora e pelas brilhantes considerações sobre o trabalho.

Ao Professor Doutor Vicente Julián Sobrino Simal e ao professor Doutor Enrique Larive López pelas orientações concedidas durante o estágio de pesquisa no exterior realizado na Universidade de Sevilha (Espanha).

Ao Professor Doutor Marcos Tognon pelas experiências compartilhadas na gestão do CIS – Guanabara entre 2006-2008 e 2010-2012 e, sobretudo pelo incentivo ao desenvolvimento de um estudo sobre o Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara.

À Leonice Fávero, ao Odair Marques e ao Otair Guimarães pelo interesse demonstrado durante a realização das entrevistas.

Aos membros do projeto de pesquisa Memória Ferroviária (MF).

À todas aquelas pessoas que não foram mencionadas, mas que de alguma forma incentivaram ou contribuíram para a execução da pesquisa.

¹ As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade do(s) autor(es) e não necessariamente refletem a visão da FAPESP.

RESUMO

Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP): estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário

Esta investigação apresenta um exame pormenorizado do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara, na cidade de Campinas, construído a partir de 1893 com o propósito de ampliar os prédios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. A importância da área para a empresa culminou na formação de um pátio composto por 13 linhas e 105 estruturas edificadas (MOGIANA, 1969). No entanto, com o declínio do sistema ferroviário, os imóveis foram desativados e reutilizados de diferentes formas, sejam elas regulares ou irregulares. Dentro dessas considerações, busca-se compreender os usos do patrimônio ferroviário existente no local (prédios de operação, manutenção, moradias e área esportiva), a fim de refletir sobre práticas de preservação e usos dos conjuntos históricos por agentes sociais. Para auferir o proposto, a metodologia de trabalho inclui levantamentos bibliográficos e documentais, entrevistas com os gestores, inventário e mapeamento. Com isso, identificou-se não apenas como se originou o processo de reuso, mas os desafios contemporâneos que ofuscam a leitura sistêmica do conjunto ferroviário sob a perspectiva histórica, social, patrimonial e urbana. Por fim, destacam-se as variáveis que suscitaram os problemas e algumas práticas capazes de revertê-los.

Palavras-chave: Patrimônio Industrial, Conjunto Ferroviário, Estação Guanabara, Gestão Patrimonial e Campinas.

ABSTRACT

Guanabara Station Complex (Campinas – SP): research of preservation practices and uses of the railway heritage

This investigation presents a detailed examination of the Guanabara Station Complex (Campinas, SP), whose construction began in 1893 to enlarge the buildings and support structures of the Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. The area's importance for the company resulted in the formation of courtyard composed of 13 lines and 105 built structures (MOGIANA, 1969). However, the decay of the railway system has led to the decommissioning of structures, which have been reused in different ways, whether regular or irregular. Within these considerations, we seek to understand the uses of railway heritage in the complex (operation and maintenance buildings, railway village and sports area), in order to reflect on the conservation practices and the uses of historic areas by social agents. To obtain the proposed, the methodology of work includes bibliographical and documentary surveys, interviews, inventory and mapping. With this, it out identified not only how the reuse process originated, but also the contemporary challenges that overshadow the systemic reading of the railway set from a historical, social, patrimonial and urban perspective. Finally, stands out the variables that gave rise to the problems and some of the practices capable of reversing them.

Keywords: Industrial Heritage, Complex, Guanabara Station, Heritage Management and Campinas.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1: Gráfico. Bens tombados pelo CONDEPHAAT (usos)	6
FIGURA 2: Mapa. Localização dos bens ferroviários tombados pelo CONDEPHAAT e usos	7
FIGURA 3: Gráfico. Classificação dos usos identificados nos bens tombados pelo CONDEPHAAT	9
FIGURA 4: Gráfico. Estado de conservação dos bens ferroviários tombados pelo CONDEPHAAT	9
FIGURA 5: Mapa. Estações ferroviárias reutilizadas de forma cultural no Estado de São Paulo	11
FIGURA 6: Mapa. Localização do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara	12
FIGURA 7: Mapa. Vias Verdes na Espanha	55
FIGURA 8: Capa do aplicativo “100 elementos del Patrimonio Industrial en español”.	57
FIGURA 9: Conteúdo do aplicativo	57
FIGURA 10: Estação ferroviária contemplada no aplicativo	57
FIGURA 11: Logotipo da exposição	58
FIGURA 12: Estrutura organizacional da exposição	58
FIGURA 13: Mapa. Município de Camas	59
FIGURA 14: Estação e armazém do Conjunto Ferroviário de Camas	59
FIGURA 15: Playground para crianças no antigo conjunto ferroviário	60
FIGURA 16: Estação e estruturas complementares a operação ferroviária no conjunto	60
FIGURA 17: Mapa. município de Villanueva del Río y Minas, Sevilha (Espanha)	61
FIGURA 18: Fachada da antiga escola de meninos de Villanueva del Río y Minas	61
FIGURA 19: Estação ferroviária de Villanueva del Río y Minas	61
FIGURA 20: Fachada da antiga cooperativa-açougue de Villanueva del Río y Minas	61
FIGURA 21: “Teatro – cine” de Villanueva del Río y Minas	61
FIGURA 22: Antigo cassino recreativo de Villanueva del Río y Minas	61
FIGURA 23: Localização da antiga estação ferroviária Plaza de Armas em Sevilha	62
FIGURA 24: Fachada principal Sul da estação Plaza de Armas em Sevilha	62
FIGURA 25: Fachada Norte da estação Plaza de Armas em Sevilha	62
FIGURA 26: Plataforma de embarque da estação Guanabara e armazém ao fundo	74
FIGURA 27: Estação Guanabara entre 1884 e 1914	74
FIGURA 29: Estação guanabara em 1938	75
FIGURA 30: Gare metálica da estação Guanabara em 1915	75
FIGURA 28: Planta da cidade de Campinas de 1900	75
FIGURA 31: Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara circulado em vermelho	76
FIGURA 32: Delimitação do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara	77
FIGURA 33: Arquibanca principal do Esporte Clube Mogiana	78
FIGURA 34: Equipe do Mogiana	78
FIGURA 35: Planimetria do Conjunto da Estação Guanabara elaborada pela Mogiana	79
FIGURA 36: Mapa. Área e prédios do complexo ferroviário aprovados para tombamento em 1999	83
FIGURA 37: Mapa. Retificação da resolução nº 45/04	86
FIGURA 38: Mapa. Área de intervenção restrita e prédios tombados	87
FIGURA 39: Mapa. Ressalva para construções na área do conjunto	88
FIGURA 40: Área do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara no zoneamento	99
FIGURA 41: Ortofoto Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara	99
FIGURA 42: Casa pertencente à vila ferroviária no zoneamento	100
FIGURA 43: Ortofoto de uma das casas pertencentes à vila ferroviária	100
FIGURA 44: Área do Conjunto Ferroviário da estação guanabara após a alteração	101
FIGURA 45: Ortofoto do Conjunto da Estação Guanabara após a alteração do zoneamento	101
FIGURA 46: Antigo Esporte Clube Mogiana no zoneamento	102
FIGURA 47: Ortofoto do antigo Esporte Clube Mogiana	102
FIGURA 48: Planimetria do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em 1900	106
FIGURA 49: Partida de futebol no CERECAMP	107
FIGURA 50: Arquibancada do CERECAMP	107
FIGURA 51: Área concedida pela FEPASA para implantação do centro cultural	108
FIGURA 52: Projeto de Lina Bo Bardi para implantação do centro cultural	109
FIGURA 53: Bens ferroviários pertencentes ao conjunto em alto nível de degradação	110
FIGURA 54: Armazém em 1998	110
FIGURA 55: Posto de truque e departamento de linha	110
FIGURA 56: Armazém em precário estado de conservação	111
FIGURA 57: Gare metálica praticamente em ruínas	111

FIGURA 58: Proposta de implantação do centro cultural _____	113
FIGURA 59: Ação cultural para pintura dos tapumes e início do restauro do armazém _____	114
FIGURA 60: Processo de restauro do armazém _____	114
FIGURA 61: Plantametria da área vendida pela CPOS para o IPEP _____	115
FIGURA 62: Gare metálica e o prédio da estação antes do processo de restauro _____	116
FIGURA 63: Gare metálica durante o processo de restauro _____	117
FIGURA 64: Gare metálica e a estação após o processo de restauro _____	117
FIGURA 65: Armazém após o processo de restauro _____	117
FIGURA 66: Fachada da estação Guanabara após o restauro _____	117
FIGURA 67: Rua que conectava os prédios do conjunto com a vila ferroviária repleta de mato _____	119
FIGURA 68: Cenário de abandono na antiga vila ferroviária _____	119
FIGURA 69: Esgoto a céu aberto na antiga vila ferroviária _____	120
FIGURA 70: Casa tombada parcialmente descaracterizada _____	120
FIGURA 71: Uma das casas da vila ferroviária praticamente coberta pelo mato _____	120
FIGURA 72: Departamento de linha coberto pelo mato _____	120
FIGURA 73: Anteprojeto do plano urbanístico da estação Guanabara _____	123
FIGURA 74: Mapa. Localização dos prédios existentes no Conjunto da Estação Guanabara _____	125
FIGURA 75: Seminário no CIS – Guanabara _____	126
FIGURA 76: Exposição realizada no CIS – Guanabara _____	126
FIGURA 77: Projeto na cultural realizada no CIS – guanabara _____	127
FIGURA 78: Oficina de crochê no CIS – Guanabara _____	127
FIGURA 79: Formatura no CIS – Guanabara _____	127
FIGURA 80: Palestra do coordenador do cis para os alunos de uma ONG _____	127
FIGURA 81: Reforma da pista de atletismo _____	129
FIGURA 82: Muro do cercamp contemplado na reforma emergencial _____	129
FIGURA 83: Projeto social no cercamp _____	130
FIGURA 84: Reinauguração da pista de atletismo _____	130
FIGURA 85: Projeto amigos do CERECAMP _____	130
FIGURA 86: Campo de futebol e arquibancada em 2016 _____	131
FIGURA 87: Arquibancada em precário estado de conservação _____	132
FIGURA 88: Acesso principal a arquibancada e a SELJ _____	132
FIGURA 89: Gráfico. Usos antes da reintegração de posse _____	133
FIGURA 90: Gráfico. Usos após a reintegração de posse _____	133
FIGURA 91: Gráfico. Estado de conservação antes da reintegração de posse _____	134
FIGURA 92: Gráfico. Estado de conservação após a reintegração de posse _____	134
FIGURA 93: Estação (1), departamento de linha (2), barracão/solda (3) e oficina mecânica (4) _____	135
FIGURA 94: Barreira visível que separava o antigo esporte clube _____	138
FIGURA 95: Cercas de proteção na área administrada pela unicamp _____	140
FIGURA 96: Barreira visível entre a área da UNICAMP e a vila ferroviária _____	140
FIGURA 97: Cercas de proteção entre a estação e o departamento de linha _____	140
FIGURA 98: Muro que impedia o acesso à vila ferroviária _____	143
FIGURA 99: Entrada da vila ferroviária _____	143
FIGURA 100: Casa edificada pela companhia mogiana e demolida em 2016 (a) _____	146
FIGURA 101: Casa edificada pela companhia mogiana e demolida em 2016 (b) _____	146
FIGURA 102: Casa edificada pela companhia mogiana e demolida em 2016 (c) _____	146
FIGURA 103: Área do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em 05/04/2002 (a) _____	150
FIGURA 104: Área do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em 03/07/2009 (b) _____	150
FIGURA 105: Área do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em 08/12/2016 (c) _____	150

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.
AP – Área de Planejamento.
CDHU – Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano.
CERECAMP – Centro Esportivo e Recreativo de Campinas.
CGTI – Centro de Gestão de Tecnologia e Inovação.
CIS – Centro de Inclusão e Integração Social da Estação Guanabara.
CMU – Centro de Memória da UNICAMP.
CONDEPACC – Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas.
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico.
CPA – Companhia de Administração de Ativos.
CPMF – Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.
CPOS – Companhia Paulista de Obras e Serviços.
CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos.
CSPC – Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural.
DOPS – Departamento de Ordem Política e Social .
FEPASA – Ferrovias Paulista S/A.
ICOMOS – *International Council on Monuments and Sites*.
IPEP – Instituto Paulista de Pesquisa.
IPHAN – Instituto de Patrimônio Histórico Artístico Nacional.
IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano.
LOM – Lei Orgânica do Município.
LUOS – lei de Uso e Ocupação do Solo.
MZA – *Compañía Madrid Zaragoza*.
NP – Número de Patrimônio.
OEA – Organização dos Estados Americanos.
ONG – Organização Não – Governamental.
ONU – Organização das Nações Unidas.
PNPI – Plano Nacional de Patrimônio Industrial da Espanha.
RENFE – *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*.
SELJ– Secretária de Esportes, Lazer e Juventude.
SERT – Secretária Estadual do Emprego e Relações do Trabalho.
SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico Nacional.
SPLAN – Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano.
TICCIH – *The International Committe of Conservation for Industrial Heritage*.
UNESCO – *United Nation Educational, Scientific and Cultural Organization*.
UNICAMP – Universidade Estadual Campinas.
UNIP – Universidade Paulista.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
JUSTIFICATIVA	14
METODOLOGIA PROPOSTA	15
1. RECOMENDAÇÕES E PRÁTICAS PATRIMONIAIS	19
1.1. O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO SOB A PERSPECTIVA URBANA	19
1.2. A SISTEMATIZAÇÃO DOS CONJUNTOS HISTÓRICOS NAS CARTAS PATRIMONIAIS	35
1.3. ESTRATÉGIAS CONTEMPORÂNEAS DE CONSERVAÇÃO	48
1.4. DESAFIOS E POSSIBILIDADES PARA A GESTÃO PATRIMONIAL	62
2. POLÍTICAS E INSTRUMENTOS DE PRESERVAÇÃO EM ÂMBITO MUNICIPAL	68
2.1. AÇÕES DESENVOLVIDAS PELO CONDEPACC	68
2.2. A IMPLANTAÇÃO DO CONJUNTO FERROVIÁRIO NA CIDADE DE CAMPINAS	72
2.3. FUNDAMENTOS E PARTICULARIDADES QUE REGEM O TOMBAMENTO: A ANÁLISE DO PROCESSO	80
2.4. A POLÍTICA URBANA E A PROTEÇÃO PATRIMONIAL	91
2.5. O CONJUNTO E A CIDADE: PERSPECTIVA HISTÓRICA, PATRIMONIAL E URBANÍSTICA	102
3. REUTILIZAÇÃO DO CONJUNTO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO GUANABARA	106
3.1. PROPRIEDADE, PROPOSTAS E INTERVENÇÕES	106
3.2. USOS SOCIAIS, PROJETOS DESENVOLVIDOS E ESTADO DE CONSERVAÇÃO	124
3.3. GESTÃO PATRIMONIAL: ARTICULAÇÃO EXISTENTE OU INEXISTENTE?	136
3.4. DESDOBRAMENTOS PRÁTICOS DAS POLÍTICAS PATRIMONIAIS E URBANÍSTICAS	145
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	148
5. REFERÊNCIAS	154
5.1. BIBLIOGRÁFICAS	154
5.2. FONTES DOCUMENTAIS	168
5.2.1. LEGISLAÇÃO	168
5.2.2. PERIÓDICOS	173
5.2.3. RELATÓRIOS DA ANTIGA COMPANHIA MOGIANA	176
5.2.4. CARTAS E RECOMENDAÇÕES PATRIMONIAIS	176
5.3.6. DEPOIMENTOS ORAIS	179
6. APÊNDICES	180
6.1. MODELO DA FICHA DE INVENTÁRIO	180
6.2. APLICAÇÃO DAS FICHAS DE INVENTÁRIO	181
6.3. ROTEIRO DE ENTREVISTA	245
7. ANEXOS	247
7.1. CONTRATO DE CESSÃO EM COMODATO FIRMADO ENTRE A UNICAMP E A FEPASA	247
7.2. OFÍCIO DE SOLICITAÇÃO DO DECRETO DE UTILIDADE PÚBLICA	252
7.3. PLANIMETRIA DO CONJUNTO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO GUANABARA EM 1969	253
7.4. PLANIMETRIA DO CONJUNTO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO GUANABARA EM 1971	254
7.5. TERMO DE CESSÃO SOBRE O DEPOIMENTO ORAL	255

INTRODUÇÃO

No Estado de São Paulo, embora os trilhos tenham sido considerados vetores de desenvolvimento urbano, as empresas férreas passaram a registrar déficits à medida que o café foi perdendo a sua importância (RODRIGUES, 2010). De acordo com Matos (1990), a decadência do produto agrícola trouxe consequências contraproducentes ao setor ferroviário, pois as estradas de ferro visavam basicamente servir à atividade exportadora. Ademais, a partir da segunda metade do século 20, a política de incentivo ao desenvolvimento do transporte rodoviário adotada pelo Governo Federal somada à má gestão das empresas foram fatores que provocaram o declínio do sistema (MATOS, 1990; KÜHL, 1998; POZZER, 2007; RODRIGUES, 2010). Diante disso, algumas estruturas implantadas com a finalidade de atenderem a operação e a manutenção ferroviária paulatinamente começaram a desaparecer. O mesmo aconteceu com os métodos de produção, com os vestígios das atividades exercidas pelas empresas e até com as vilas ferroviárias, aspectos que inclusive suscitaram efeitos negativos sobre as relações sociais e espaciais em determinadas cidades (KÜHL, 1998).

Para compreender o lugar dos remanescentes ferroviários no cenário contemporâneo é preciso recuar até o momento em que essas estruturas perderam sua importância na dinâmica urbana (KEMPTER, 2011). O esvaziamento funcional e a ausência de manutenção e fiscalização permitiram que estações, oficinas e conjuntos de edifícios se transformassem em terrenos baldios e espaços degradados. Como consequência, essas estruturas foram reutilizadas de diferentes formas, sejam elas regulares (como a esplanada da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em Campinas) ou irregulares (como as oficinas da Estrada de Ferro Sorocabana, em Assis). Essa reapropriação, pelo homem, de espaços que carregam um alto valor simbólico e uma representatividade histórica e social nem sempre é levada em consideração.

Discutir a dimensão simbólica das atividades ferroviárias desenvolvidas no território envolve uma análise sobre o patrimônio industrial. Esses bens incluem tanto os elementos tangíveis (edificações, conjuntos, maquinários, arquivos e ferramentas), quanto os intangíveis (técnicas de produção, tradições, costumes, formas de vida, saberes e fazeres, além da memória do trabalho) (RAMOS e FERNÁNDEZ, 2004). A magnitude desse patrimônio não se limita exclusivamente aos aspectos

estéticos, mas envolve também o reconhecimento do legado industrial como parte do desenvolvimento das cidades. Quando se faz menção ao transporte ferroviário, supõe-se entender uma nova forma de habitar o território levando em consideração os recursos sociais e simbólicos que a invenção humana foi capaz de transformar em cultura contemporânea (SOBRINO SIMAL, 2009).

Como parte do patrimônio que concerne à indústria, o sistema ferroviário pode ser compreendido em diferentes escalas: a territorial, por meio das linhas férreas e intervenções na paisagem; a urbana, por meio das vilas e bairros operários que se formaram ao redor da estação; e a arquitetônica, presente nas peças que integram o conjunto de edifícios e construções de apoio (BRAGHIROLI, 2009; FERRARI, 2010). Essas estruturas fazem parte de uma rede que relaciona os métodos e os meios de produção e, portanto, não devem ser interpretadas de forma isolada (PALMER e NEAVERTON, 1998).

No entanto, analisar o patrimônio industrial ferroviário como uma unidade articulada requer esforço, pois partes consideráveis das ações desenvolvidas a favor da preservação desses remanescentes se limitam à edificação, desconhecendo o valor do conjunto e o potencial do patrimônio móvel e imaterial (BELTÁN, 2011). Aliado a esse fator encontra-se o problema de gestão, pois ainda que se trate teoricamente de um conjunto de componentes relacionados entre si, cujo valor principal é parte integrante do todo (FERRARI, 2011), na prática esses bens podem ser administrados por agentes sociais com diferentes perspectivas, ações e leituras patrimoniais.

Em relação às atuais diretrizes, a reutilização regular e planejada adquire intensidade pela situação de abandono que atinge esses bens nas cidades contemporâneas (PIEIDADE, 2013). Reitera-se a ideia de patrimônio como meio, e não como fim em si mesmo (BALLART, 2007). A reutilização enquanto forma de recuperação do patrimônio industrial leva consigo uma ruptura tendencial destinada a esses territórios (PARDO ABAD, 2008; ALVAREZ ARECES, 2007). Como uma via de mão dupla, essa estratégia é capaz de revalorizar e reverter a situação de abandono principalmente em regiões centrais, visto que estações, armazéns, depósitos e conjuntos, quando sem usos ou subutilizados, se tornam “elefantes brancos” no coração da cidade (MENEGUELLO, 2005, expressão da autora). Isso se tornou possível devido à mudança de paradigma sucedida a partir do início do século 21, quando o patrimônio industrial ferroviário deixou de ser interpretado como vestígios de edifícios

arruinados e passou a ser considerado bens a serem protegidos dentro de uma estratégia de revalorização urbana (CALDERÓN e VALDEPEÑAS, 2007).

Além da atribuição de novos usos, é possível reverter os problemas acarretados pelo declínio dessas áreas por meio de operações integradas entre os gestores, proprietários, prefeituras e os órgãos de proteção patrimonial. Nesse sentido, analisar as condições atuais do patrimônio industrial ferroviário exige uma reflexão sobre as práticas para a preservação adotadas nas últimas décadas, dentro das quais está a aplicação do tombamento – ato administrativo destinado à proteção de bens com valores excepcionais por meio de uma lei que impede a destruição e descaracterização. O instrumento possui entre suas virtudes não apenas o fato de promover o subsídio legal da tutela, mas também destacar esses bens, permitindo maior envolvimento da comunidade (KÜHL, 1998).

Para contextualizar a problemática, realizou-se uma revisão do levantamento de bens industriais ferroviários tombados pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico e Turístico – CONDEPHAAT, com destaque para os usos e estado de conservação.² Até o final de 2016 foram identificados 40 patrimônios industriais ferroviários em 32 municípios paulistas, dentro dos quais 87% estavam inseridos no tecido urbano. Como se trataram de estruturas individuais e conjuntos, foi possível certificar a existência de mais de um uso num mesmo bem ferroviário tombado (conforme a tabela 1).

² Para revisão do levantamento de bens ferroviários protegidos pelo CONDEPHAAT utilizaram-se, como ponto de partida, as informações compiladas anteriormente pelo projeto Memória Ferroviária (MF). Para a identificação dos usos e estado de conservação dos bens foram realizados levantamentos bibliográficos e documentais (especificamente as Resoluções de tombamento), visitas *in loco* e contatos telefônicos com os gestores atualmente responsáveis pelos prédios. Entre as bibliografias base destaca-se o trabalho de Moraes (2016).

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**

Tabela 1: Bens ferroviários tombados pelo CONDEPHAAT até o final de 2016.

Município	Denominação	Usos identificados
Andradina	Conjunto da Estação Ferroviária de Andradina	Cultural
Araçatuba	Conjunto Ferroviário da Estação Central de Araçatuba	Cultural e administrativo
Avaré	Conjunto Ferroviário da Estação de Avaré	Moradia e espaços sem usos
Bananal	Estação Ferroviária de Bananal	Sem uso
Botucatu	Complexo da Estação Ferroviária de Botucatu	Administrativo, cultural e espaços sem usos
Cachoeira Paulista	Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista	Sem uso
Caieiras	Conjunto Ferroviário de Caieiras	Ferroviário, administrativo e como moradia
Campinas	Estação Ferroviária de Campinas	Cultural, administrativo e comercial
Chavantes	Conjunto Ferroviário de Chavantes	Cultural e algumas estruturas sem uso
Cruzeiro	Rotunda de Cruzeiro	Cultural
Cruzeiro	Complexo da Estação Ferroviária de Cruzeiro	Sem uso
Descalvado	Estação Ferroviária de Descalvado	Cultural
Espírito Santo do Pinhal	Edifício da Estação Ferroviária de Espírito Santo do Pinhal	Administrativo
Franco da Rocha	Conjunto da Estação Franco da Rocha	Ferroviário, administrativo e como moradia
Guaratinguetá	Estação Ferroviária de Guaratinguetá	Administrativo
Jaguariúna	Conjunto Ferroviário da Estação de Jaguariúna	Cultural e comercial
Jundiaí	Estação Ferroviária de Jundiaí	Ferroviário, administrativo, moradia e espaços sem usos
Louveira	Conjunto Ferroviário de Louveira	Cultural e como moradia
Mairinque	Estação Ferroviária de Mairinque	Cultural
Piquete	Estação Ferroviária de Piquete	Administrativo
Piraju	Conjunto Ferroviário de Piraju	Cultural e algumas estruturas sem uso
Piratininga	Conjunto da Estação Ferroviária de Piratininga	Cultural
Ribeirão Pires	Conjunto Ferroviário de Ribeirão Pires	Cultural, ferroviário e administrativo
Ribeirão Preto	Estação Ferroviária Barracão	Sem uso
Rio Claro	Estação Ferroviária de Rio Claro	Administrativo
Rio Claro	Horto e Museu Edmundo Navarro de Andrade	Ambiental e cultural
Rio Grande da Serra	Conjunto da Estação Rio Grande da Serra	Ferroviário, administrativo e como moradia

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**

Santa Rita do Passa Quatro	Estação Ferroviária de Santa Rita do Passa Quatro	Cultural
Santo André	Antigo sistema funicular de Paranapiacaba	Cultural
Santo André	Complexo Ferroviário de Paranapiacaba	Cultural, ferroviário e como moradia
São Paulo	Acervo da Estrada de Ferro Perus – Pirapora	Cultural
São Paulo	Estação Ferroviária do Brás	Ferrovário e administrativo
São Paulo	Conjunto Ferroviário de Perus	Ferrovário, administrativo e como moradia
São Paulo	Estação da Luz	Cultural, ferroviário e administrativo
São Paulo	Estação Júlio Prestes	Cultural, ferroviário e administrativo
São Paulo	Antigo edifício do antigo DOPS ³	Cultural
São Paulo	Conjunto da Estação de Jaraguá	Ferrovário, administrativo e como moradia
Sumaré	Conjunto da Estação de Sumaré	Cultural e como moradia
Valinhos	Conjunto Ferroviário de Valinhos	Cultural e como moradia
Várzea Paulista	Conjunto Ferroviário de Várzea Paulista	Ferrovário e administrativo
Vinhedo	Conjunto da Estação Ferroviária de Vinhedo	Moradia

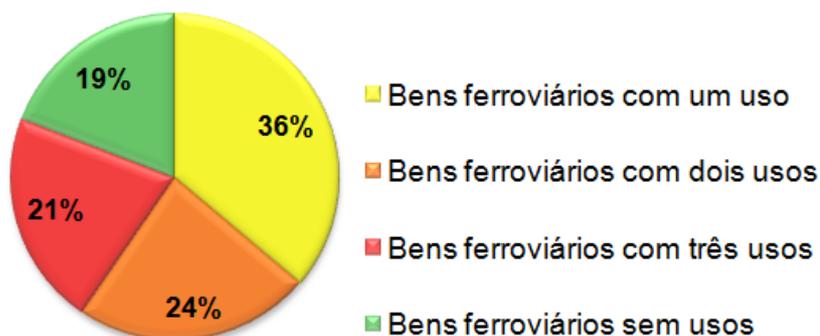
Fonte: elaborada pela autora.

³ Departamento de Ordem Política e Social (DOPS).

Em termos quantitativos, 36% dos bens ferroviários tombados possuíam um uso, 24% representaram patrimônios com dois usos, em 21% foram identificados três usos e 19% não possuíam usos (conforme as figuras 1 e 2).

Figura 1: Gráfico.

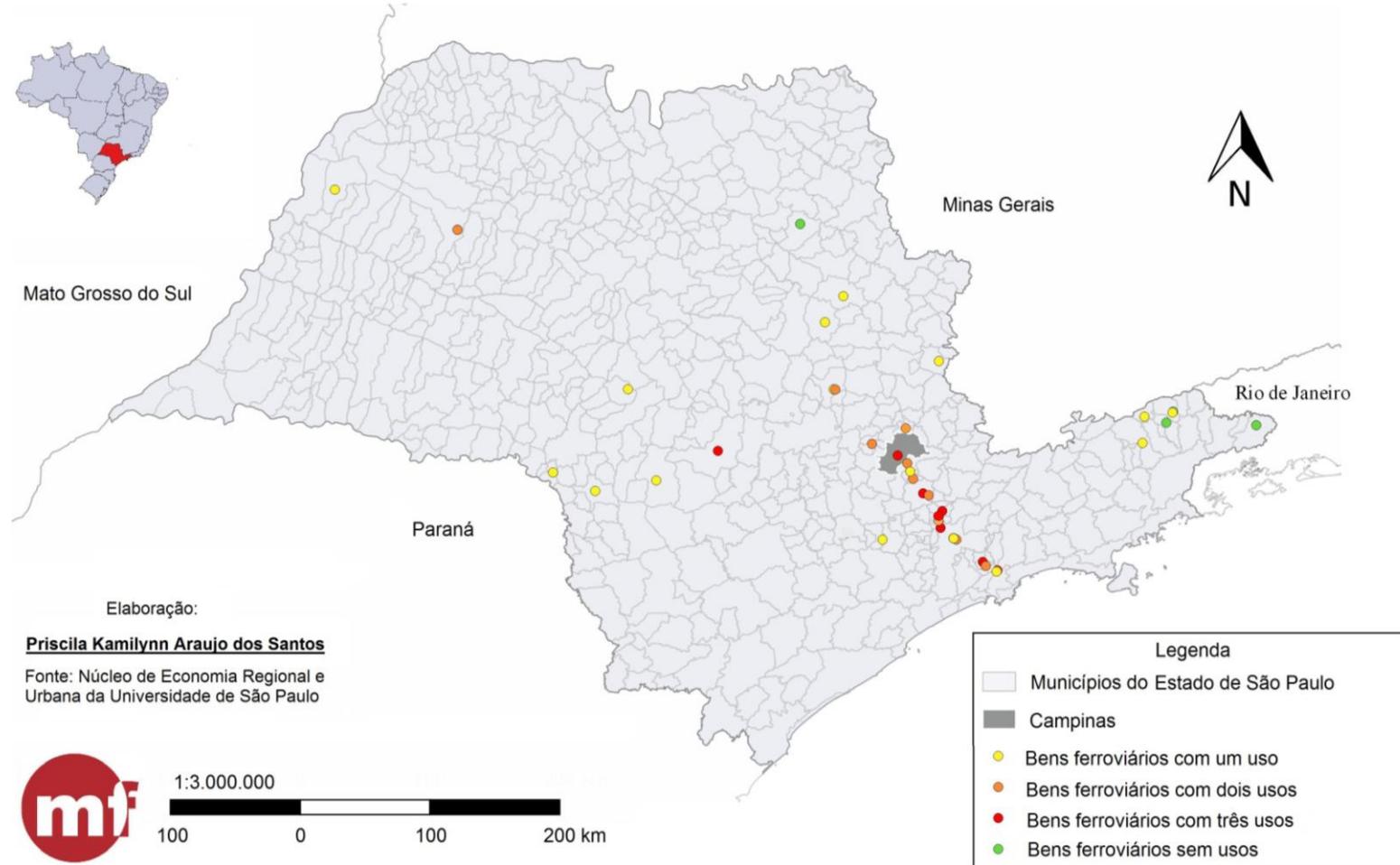
**Bens ferroviários tombados pelo CONDEPHAAT
(usos)**



Fonte: elaborado pela autora.

Figura 2: Mapa.

Bens ferroviários tombados pelo CONDEPHAAT no Estado de São Paulo (usos)



Fonte: elaborado pela autora.

No que tange às categorias, a análise permitiu identificar que 30% dos bens eram utilizados de forma cultural⁴, 24% possuíam usos administrativos⁵, 16% eram compostos por estações de passageiros da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)⁶, 14% eram usados como moradia⁷, 12% não possuíam usos⁸ e 4% foram categorizados com outros usos⁹ (conforme o gráfico da figura 3). A respeito das condições estruturais dos bens ferroviários com usos,¹⁰ 42% foram identificados em condições regulares¹¹, 36% em bom¹² estado de conservação, 18%

⁴Dentro dos usos culturais foram identificados: museus, centros culturais, casas de cultura, teatros, associações de preservação e centros de eventos. Entre os bens incluídos nessa categoria estavam: o Museu Edmundo Navarro de Andrade, o acervo da Estrada de Ferro Perus – Pirapora, a Rotunda de Cruzeiro, o edifício do antigo DOPS e o antigo sistema funicular de Paranapiacaba, além das estações: Santa Rita do Passa Quatro, Campinas, Mairinque, Descalvado, Luz e Júlio Prestes e por fim, os complexos ferroviários de Paranapiacaba (casa do engenheiro), Ribeirão Pires (armazém), Louveira (estação), Andradina (estação), Piratininga (estação), Chavantes (estação), Araçatuba (oficinas e casa do engenheiro), Botucatu (estação), Sumaré (estação), Piraju (estação), Valinhos (estação), Chavantes (estação), Jaguariúna (estação).

⁵ Os usos administrativos incluíram: secretarias de lazer, cultura e turismo; cartórios eleitorais; poupa tempos, cooperativas municipais e escritórios da CPTM. Esses usos foram identificados em diferentes estações, sendo elas: Luz, Júlio Prestes, Brás, Guaratinguetá, Rio Claro, Espírito Santo do Pinhal, Campinas e Piquete, assim como nos complexos ferroviários de Franco da Rocha (estação), Jaraguá (estação), Rio Grande da Serra (estação), Várzea Paulista (estação e armazém), Caieiras (estação e armazém), Perus (estação e armazéns), Ribeirão Pires (estação e armazéns), Botucatu (estação) e Araçatuba (casa do engenheiro).

⁶ Os usos ferroviários foram caracterizados pelas seguintes estações de passageiros da CPTM: Luz, Brás, Júlio Prestes, Paranapiacaba, Jundiá, Franco da Rocha, Jaraguá, Rio Grande da Serra, Várzea Paulista, Caieiras, Perus e Ribeirão Pires.

⁷ O patrimônio ferroviário utilizado como moradia contemplou as vilas ferroviárias localizadas nos conjuntos de Paranapiacaba, Jundiá, Franco da Rocha, Caieiras, Jaraguá, Perus, Louveira, Sumaré e Valinhos, assim como a estação ferroviária de Vinhedo e os armazéns de Avaré.

⁸ Entre os bens que não possuíam usos estavam os complexos ferroviários de Piraju (armazéns), Botucatu (barracões), Jundiá (armazém e cabine de medição), Cruzeiro (estruturas de manutenção), Chavantes (armazém) e Avaré (estação), além das estações de Cachoeira Paulista, Bananal e Barracão.

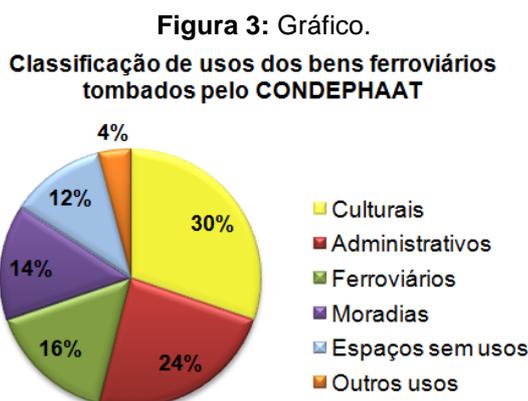
⁹ Os outros usos foram caracterizados como: ambientais, comerciais e educacionais. Dentro desse grupo estavam: o Horto Edmundo Navarro de Andrade (uso ambiental), a estação de Campinas (foi constatada a existência de uma lanchonete e de uma barbearia no local, classificados como usos comerciais), além do conjunto ferroviário de Jaguariúna (o armazém possui uso comercial sendo utilizado como restaurante).

¹⁰ Para a análise das estruturas edificadas, o estado de conservação foi categorizado como: bom (estrutura sem danos), regular (fissuras, trincas ou pequenos danos arquitetônicos), precário (rachaduras, fendas ou danos graves, mas ainda reparáveis) e em ruínas (estrutura não completa, queda de paredes, ausência de cobertura e danos irreparáveis).

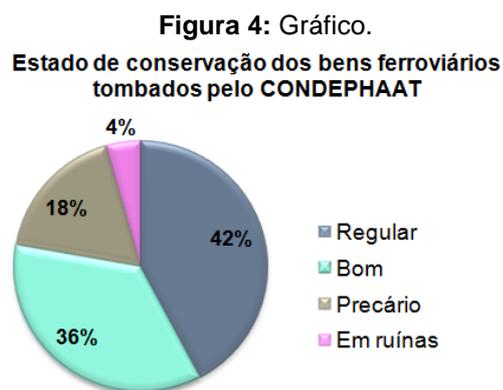
¹¹ Entre os bens em estado de conservação regular estavam as estações de Campinas, Mairinque, Espírito Santo do Pinhal, Bananal, Rio Claro e os conjuntos ferroviários de Franco da Rocha (estação e a vila ferroviária), Jaraguá (estação, armazém e cabine de controle), Rio Grande da Serra (estação, caixa d'água e vila), Várzea Paulista (estação, armazém e vila), Caieiras (estação, armazém), Perus (estação e vila ferroviária), Louveira (estação e armazéns), Andradina (estação e armazéns), Sumaré (estação), Piraju (armazéns), Valinhos (estação), Chavantes (estação e armazéns), além do Horto Edmundo Navarro de Andrade.

¹² Os bens que apresentaram bom estado de conservação incluíram as estações Luz, Brás, Guaratinguetá, Descalvado, Júlio Prestes, Jundiá, Piquete, Santa Rita do Passa Quatro, Botucatu e Piraju. Também foram contemplados nessa categoria o museu Edmundo Navarro de Andrade, a rotunda de Cruzeiro, o edifício do antigo DOPS e os complexos ferroviários de Paranapiacaba (estação, arma-

em condições precárias¹³ e 4% em ruínas¹⁴ (vide o gráfico da figura 4). A parcela de bens em estado de conservação regular e bom, que juntas constituíram 78% dos bens, estava diretamente vinculada aos usos contemporâneos, o que evidencia o fato de que a reutilização social influencia diretamente no estado de conservação dos prédios.¹⁵ Em contrapartida, das estruturas identificadas em condições precárias e em ruínas, que juntas totalizaram 22% do percentual total, apenas um bem patrimonial possuía uso (estação ferroviária de Vinhedo).¹⁶



Fonte: elaborado pela autora.



Fonte: elaborado pela autora.

zéns e vila ferroviária), Ribeirão Pires (estação, armazém e cabine de controle), Araçatuba (estação, armazéns e oficina), Jaguariúna (estação e armazém) e Piratininga (estação e armazéns).

¹³ Os bens ferroviários em precário estado de conservação incluíram a estação Barracão, o acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora, o antigo sistema funicular de Parapiacaba e os complexos ferroviários de Cruzeiro (estação, armazéns e prédios administrativos), Avaré (estação e armazéns), Jundiá (armazém e cabine de medição), Botucatu (armazéns e barracões) e o Vinhedo (estação).

¹⁴ Entre os bens em ruínas estavam a estação de Cachoeira Paulista e o complexo ferroviário Estação de Jundiá (rotunda).

¹⁵ Os bens ferroviários em estado de conservação regular incluíram as estações de Campinas (uso cultural, administrativo e comercial), Mairinque (uso cultural), Espírito Santo do Pinhal (uso administrativo), Rio Claro (administrativo) e os conjuntos ferroviários de Franco da Rocha (usos ferroviários, administrativo e como moradia), Jaraguá (usos ferroviários, administrativos e como moradia), Rio Grande da Serra (usos ferroviários, administrativos e como moradia), Várzea Paulista (usos ferroviários e administrativos), Caieiras (usos ferroviários, administrativos e como moradia), Perus (usos ferroviários, administrativo e como moradia), Louveira (usos culturais e como moradia), Andradina (uso cultural), Sumaré (uso cultural e como moradia), Piraju (uso cultural), Piratininga (uso cultural), Valinhos (uso cultural), Chavantes (uso cultural), além do Horto Edmundo Navarro de Andrade (uso ambiental). Já os bens ferroviários em bom estado de conservação contemplaram as estações Luz (usos culturais, ferroviários e administrativos), Brás (usos ferroviários e administrativos), Guaratinguetá (usos administrativos), Jundiá (uso ferroviário e administrativo), Santa Rita do Passa Quatro (uso cultural), Descalvado (uso cultural), Júlio Prestes (usos culturais, ferroviários e administrativos), Piquete (uso administrativo) e Santa Rita do Passa Quatro (uso cultural); também foram contemplados nessa categoria o museu Edmundo Navarro de Andrade (uso cultural), a rotunda de Cruzeiro (uso cultural), o edifício do antigo DOPS (uso cultural) e os complexos ferroviários de Paranapiacaba (usos culturais, ferroviários e como moradia), Ribeirão Pires (usos culturais, ferroviários e administrativos), Araçatuba (usos culturais e administrativos), Jaguariúna (usos culturais e comerciais) e Piratininga (uso cultural).

¹⁶ Entre os bens ferroviários em estado de conservação precário destaca-se a estação Barracão e os conjuntos ferroviários de Cruzeiro (sem usos), Vinhedo (utilizado como moradia), os barracões do conjunto ferroviário de Botucatu (sem usos) e a estação e os armazéns de Avaré (utilizados como moradia). Entre os bens ferroviários em ruínas estavam o armazém do complexo da Estação ferroviária de Jundiá (sem usos) e a estação Cachoeira Paulista (sem usos).

No entanto, essas informações referem-se exclusivamente a um grupo seleto de bens que foram tombados pelo CONDEPHAAT e não representam a totalidade de estruturas ferroviárias existentes no Estado de São Paulo. Em pesquisas anteriores, constatou-se que 337 estações ferroviárias foram reutilizadas com diferentes usos sociais, sendo eles: culturais, ferroviários, educacionais, administrativos, particulares, públicos, privados ou como moradia. As estações incluídas no levantamento contemplaram os prédios das três principais empresas ferroviárias estaduais (a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, a Estrada de Ferro Sorocabana e a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro). Em função do interesse pelo assunto, destaca-se que 43 estações incluídas nesse grupo foram reutilizadas de forma cultural¹⁷ (conforme a figura 5)¹⁸.

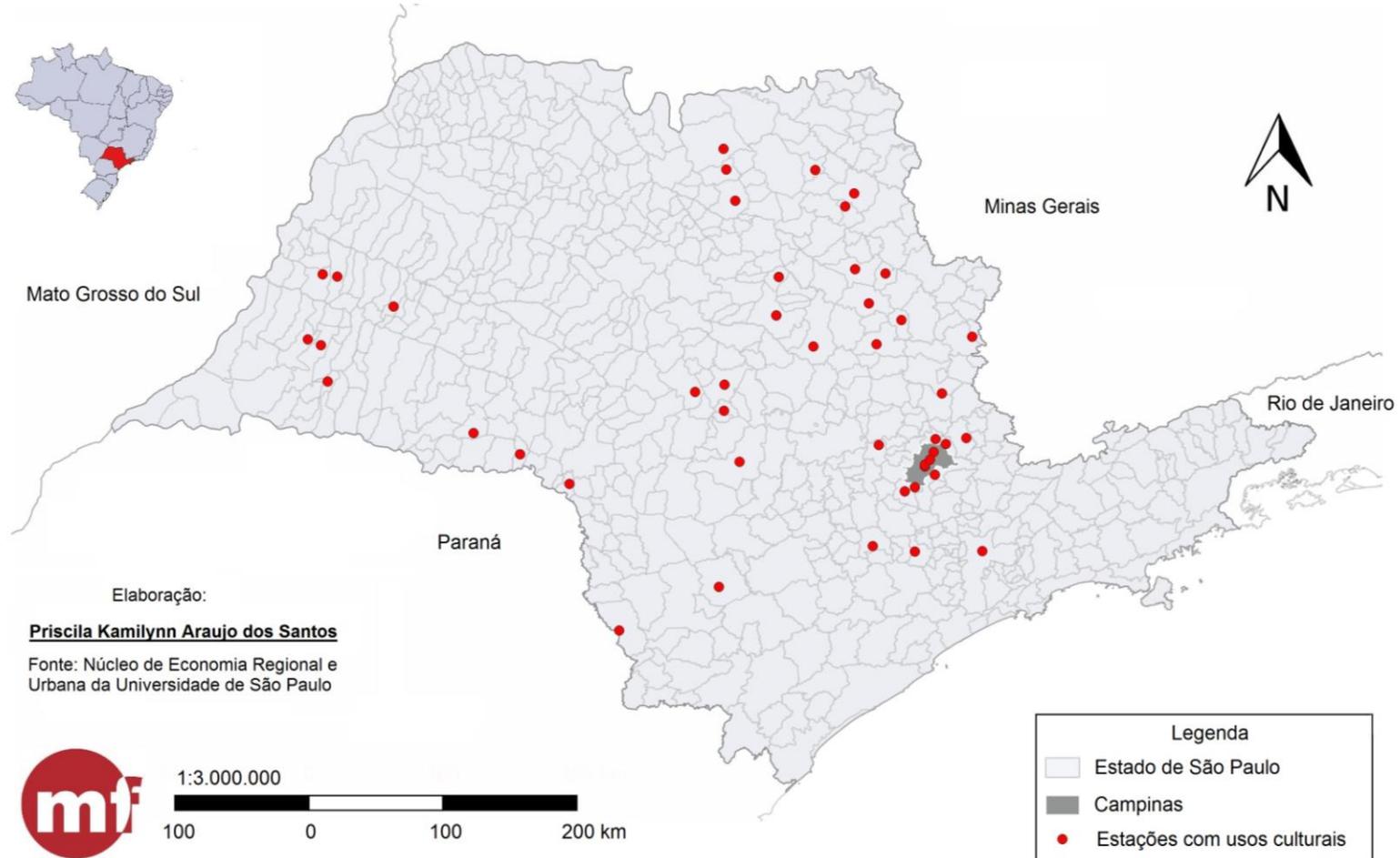
Além das estações, existem diversos armazéns, oficinas, galpões, rotundas, áreas esportivas e vilas ferroviárias no território paulista com diferentes usos e estados de conservação. T tamanha é a representatividade desses bens em nível nacional que até dezembro de 2015 mais de 630 imóveis foram inscritos na lista do patrimônio ferroviário do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN (IPHAN, 2017). Porém, não há no Brasil e no Estado de São Paulo uma política específica ou projetos de reabilitação direcionados ao grande número de estruturas edificadas que compõe esse patrimônio.

¹⁷ Para maiores informações vide: SANTOS, Priscila Kamilynn Araujo; OLIVEIRA, Eduardo Romero. Patrimônio Ferroviário Paulista: Exame da eficácia dos usos culturais para antigas estações ferroviárias. Anais do **REHABEND 2014 - Congresso Latinoamericano: Patologia de La Construcción, Tecnología de La Rehabilitación Y Gestión del Patrimonio**, Santander: Graficas Iguña S.A, 2014. v. p. 2263-2268. Também cabe mencionar que, em 2016, o levantamento sobre os usos culturais das antigas estações ferroviárias foi atualizado com o apoio da equipe do projeto Memória Ferroviária (MF).

¹⁸ Foram identificados usos culturais nas seguintes estações: Guanabara (Campinas), central de Campinas (Campinas), Anhumas (Campinas), Tanquinho (Campinas), São Simão (Bento Quirino), Motuca (Jaboticabal), Valinhos nova (Valinhos), Helvétia (Indaiatuba), antiga Pau d'alho (Ibirarema), Santa Rosa (Santa Rosa do Viterbo), Júlio Prestes (São Paulo), Jaguariúna, Águas da Prata, Batatais, Brodowski, Orlândia, Amparo, Araraquara, Barra Bonita, Barretos, Bebedouro, Colina, Dracena, Junqueirópolis, Jaú, Lucélia, Mogi Guaçu, Santa Cruz das Palmeiras, Pirassununga, Pederneiras, Santa Bárbara d' Oeste, Santa Rita do Passa Quatro, São Carlos, Descalvado, Assis, Buri, Chavantes, Itararé, São Roque, Mairinque, Pirapozinho, Presidente Bernardes e Botucatu.

Figura 5: Mapa.

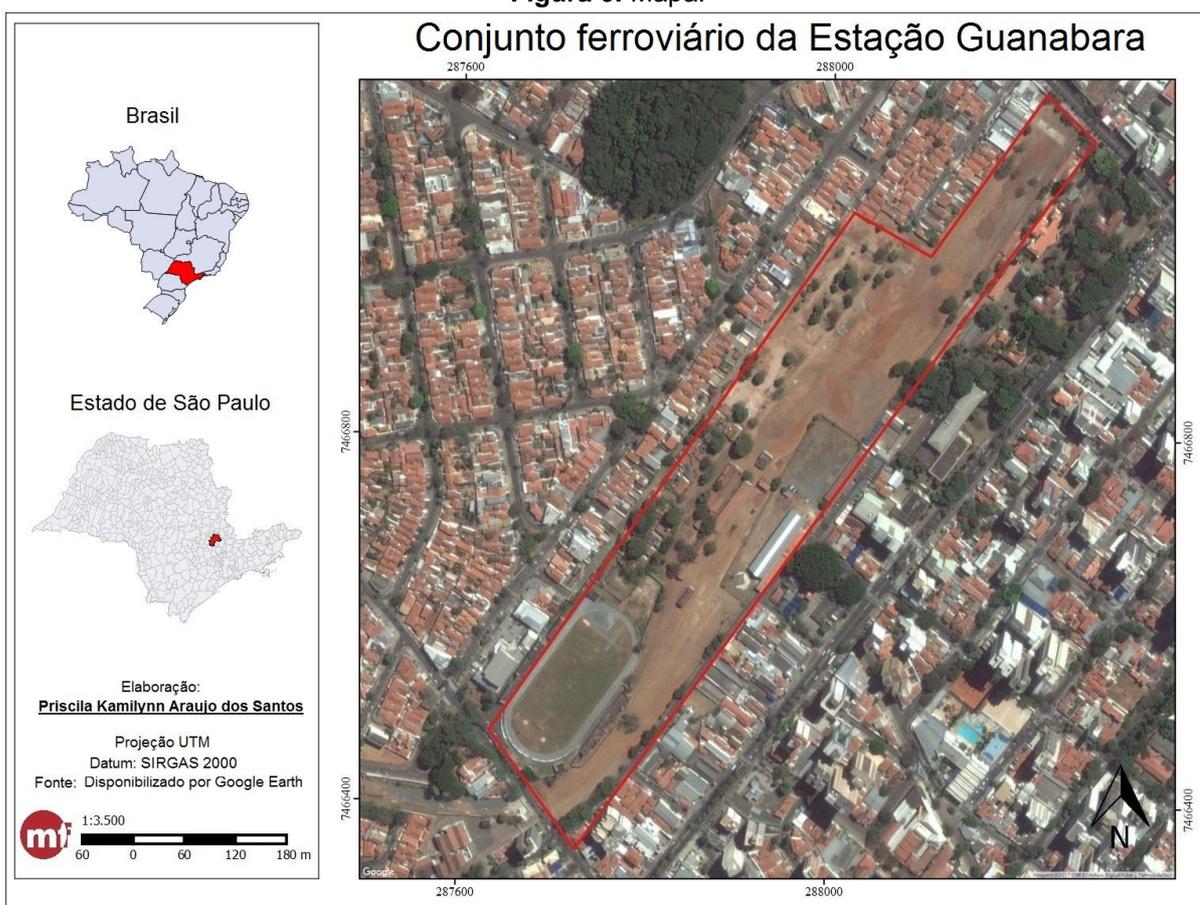
Estações ferroviárias reutilizadas de forma cultural no Estado de São Paulo



Fonte: elaborado pela autora.

Diante do exposto, mostrou-se preeminente a discussão sobre as formas de reuso dos bens ferroviários, inclusive para reiterar a importância das políticas de preservação incluírem considerações sobre a destinação dessas estruturas. Sendo assim, esta investigação tem por objetivo compreender os usos do patrimônio ferroviário através de um exame detalhado dos imóveis existentes no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (prédios de operação e manutenção, moradias e área esportiva), a fim de refletir sobre práticas de preservação e usos dos conjuntos históricos pelos agentes sociais (figura 6). Para tanto, a pesquisa se sustenta na hipótese de que a reabilitação e a reutilização do conjunto ferroviário podem ser compreendidas como uma das formas de preservação,¹⁹ de modo a potencializar a reinserção dos elementos patrimoniais outrora negligenciados ao tecido urbano contemporâneo.

Figura 6: Mapa.



Fonte: elabora pela autora.

¹⁹ Tal como os exemplos de reutilização do patrimônio industrial desenvolvidos em âmbito internacional (Matadouro de Madri na Espanha, *Sugar City* na Holanda e *Kulturbrauerei* em Berlim) e nacional (Cinemateca Brasileira, SESC Pompéia, ambos na capital de São Paulo, e também no complexo ferroviário de Paranapiacaba em Santo André).

Além do objetivo principal, buscou-se também identificar o estado atual e usos dos edifícios existentes no conjunto, a fim de compreender como cada um dos prédios era administrado; verificar a existência de projetos de reutilização e preservação que contemplassem outros edifícios na esplanada ferroviária, a fim de identificar a existência de articulação entre os gestores; evidenciar as políticas de preservação em âmbito estadual e municipal que incluíssem este conjunto (legislação patrimonial e urbana), a fim de compreender como o conjunto se relacionava com a cidade sob o prisma da proteção legal e urbanística; e refletir sobre as recomendações patrimoniais e práticas contemporâneas em relação aos conjuntos históricos, em particular sobre o patrimônio industrial ferroviário, a fim de relacionar a teoria com a prática aplicada ao nosso objeto de estudo.

A delimitação espacial da pesquisa inclui os seguintes imóveis existentes no conjunto: armazém de mercadorias (inaugurado em 1893); estação (edificada a partir de 1894); posto de truque, oficina mecânica, depósito e arquivo, departamento de linha e barracão de solda (inaugurados a partir de 1910); vila ferroviária (um primeiro núcleo de casas foi edificado em 1894 e outro, menor, a partir de 1920) e o estádio de futebol (inaugurado em 1940).²⁰ Em suma, foram analisados 7 prédios (5 de operação ferroviária e 2 de manutenção), 23 casas e uma área esportiva, ou seja, 31 bens ferroviários. No que tange ao recorte temporal da pesquisa, o mesmo tem início em 1996, ano em que foi aberto o processo de tombamento da estação Guanabara pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC (processo 002/96) e finaliza-se no final do ano de 2016. A escolha do período se deve especificamente ao fato da investigação tencionar sobre a história patrimonial que contempla o Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara. Assim, a intenção não foi traçar uma cronologia histórica sobre toda a existência da esplanada, mas contextualizar o objeto de estudo a fim de compreendê-lo enquanto patrimônio industrial ferroviário.

²⁰ As datas de inauguração dos imóveis contemplados na pesquisa foram retiradas do relatório da Mogiana de 1894 e também do trabalho desenvolvido por Anunziata (2013). Para maiores informações vide as referências documentais e bibliográficas no final do trabalho.

Justificativa

O interesse pela gestão e preservação dos bens ferroviários surgiu durante o desenvolvimento da primeira pesquisa de Iniciação Científica (IC), financiada pela FAPESP (processo 2011/11765-2) e desenvolvida entre 2012 e 2013 a partir da análise comparativa entre os diferentes tipos de gestão cultural para antigas estações ferroviárias na cidade de Campinas. Posteriormente, obteve-se a renovação da proposta de IC entre 2013 e 2014 pela mesma agência de fomento para aprofundar os estudos. A primeira investigação foi aprimorada e resultou no Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) intitulado **Proteção e uso do patrimônio ferroviário: um estudo de caso a partir das estações de Campinas**, enquanto os resultados obtidos na segunda pesquisa foram lapidados e utilizados para elaboração do projeto para ingresso no Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PP-GArq/UNESP).

Esta investigação se justifica por possuir um caráter inédito. Apesar de haver bibliografia sobre patrimônio cultural, os usos atuais do patrimônio industrial ferroviário são poucos estudados – com destaque para a realização de inventários e catálogos técnicos e acadêmicos. Assim, esta proposta se distingue das demais já desenvolvidas, pois não busca apenas identificar quantitativamente as estruturas construídas, mas compreender qualitativamente o processo de reutilização patrimonial nos aspectos históricos, sociais e políticos.

Do ponto de vista temático, o estudo sobre a dinamização e valoração de conjuntos industriais ferroviários tem ganhado a atenção dos órgãos de preservação nos últimos anos. Desde 2007, o IPHAN tem realizado esforços para inventariação desses bens. Em termos nacionais, no ano de 2013, o Governo Federal lançou o projeto de investimento financeiro voltado para cidades históricas (Programa de Aceleração do Crescimento - PAC 2), dentro do qual foram incluídos “sítios urbanos e complexos ferroviários declarados de valor cultural”, tais como a Vila de Paranapiacaba, contemplada no projeto com os recursos para a restauração de 250 estruturas edificadas (TOMAZINI, 2015). Assim, o trabalho sobre a reutilização do conjunto ferroviário potencializa a análise de diferentes tópicos: as condições atuais dos bens, diferentes tipos de gestão e políticas culturais sob a concessão de agentes públicos e privados, bem como a complexidade que permeia as práticas de preservação e uso do patrimônio industrial ferroviário em questão.

Do ponto de vista do objeto selecionado, cabem algumas considerações. Embora a cidade de Campinas possua diversos bens ferroviários de relevância para a história local, não foram constatados estudos extensivos sobre a reutilização patrimonial de conjuntos característicos do início da industrialização. É de valia ressaltar o caráter agregador da proposta, que traz reflexões acerca dos usos enquanto possibilidade de reinserção desses bens no contexto urbano, de forma a requalificar e revalorizar espaços industriais outrora abandonados.

Metodologia proposta

Essa investigação segue o método de estudo de caso proposto por Yin (2001 p. 35) que, como outras estratégias de pesquisa, “representa uma maneira de se investigar um tópico empírico seguindo-se um conjunto de procedimentos pré-especificados”. Além disso, se utiliza do método dedutivo, uma vez que se inicia na teoria para obter conclusões de um caso particular (SPIEGEL, et. al, 2012). Também cabe mencionar a natureza qualitativa do trabalho, que compreende um conjunto de diferentes técnicas interpretativas com o objetivo de descrever e decodificar os componentes de um sistema complexo de significados (NEVES, 1996), e ainda o caráter exploratório, que tende a evidenciar tópicos desconhecidos ou pouco estudados (SPIEGEL, et. al, 2012).

Em termos teóricos, foram realizados levantamentos bibliográficos sobre patrimônio cultural (arquitetônico, ambiental urbano e industrial ferroviário), preservação e conservação de conjuntos históricos, instrumentos de proteção, recomendações patrimoniais e práticas para o patrimônio industrial ferroviário. De forma complementar, como parte da reflexão teórico metodológica, executou-se um estágio na *Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla (ETSA)* – Espanha, por meio da concessão da Bolsa Estágio de Pesquisa no Exterior (BEPE) – FAPESP (proc. 2015/07596-1). Durante o período de estágio foi possível contar com a orientação do Doutor Vicente Julián Sobrino Simal – Professor Titular do departamento de História, Teoria e Composição Arquitetônica e coordenador do laboratório de ativação de espaços industriais de Sevilha - SevLAB²¹, direcionado à proteção, gestão, difusão e reativação do patrimônio industrial.

²¹ Para maiores informações vide: <http://sig.urbanismosevilla.org/Sevilla.art/SevLab/SevLabTeam.htm>

Embora não exista uma legislação específica para a preservação de conjuntos de bens culturais (LEMOS, 2004), buscou-se documentação sobre a preservação do complexo de edifícios estudado e seu entorno. Em primeiro lugar, pesquisou-se a respeito de leis de proteção legal (municipal e estadual), documentos de cessão dos espaços e projetos de uso, bem como a legislação urbana relativa ao objeto estudado. Esse trabalho de campo para coletas documentais foi realizado na Prefeitura de Campinas, no CONDEPACC, no Centro de Memória da UNICAMP (CMU), nos periódicos locais, disponíveis na hemeroteca do CIS – Guanabara no CMU e também no site oficial do Correio Popular (<http://correio.rac.com.br/>). Ademais, recorreu-se aos relatórios da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro com o objetivo de identificar a representatividade histórica do conjunto para a antiga empresa e a funcionalidade dos diferentes prédios.

De forma complementar, foi realizada uma análise circunstanciada do processo de tombamento pelo CONDEPACC, onde foram destacadas informações históricas, as justificativas do parecerista e do conselho, as vistorias técnicas realizadas no bem na época do tombamento, assim como os protagonistas e atores coadjuvantes envolvidos no processo e a eficácia do instrumento.

Também cabe destacar que para reconhecimento da área e dos elementos estudados foram elaborados mapas no software livre Quantum GIS (QGIS), um Sistema de Informações Geográficas (SIG) gratuito e licenciado pela *General Public License* (GNU). No que se refere à delimitação espacial, foram criados polígonos no Google Earth Pro – outro software gratuito que permite a navegação virtual em qualquer região do globo terrestre e apresenta mosaicos de imagens de satélites que cobrem a Terra (MIRANDA, 2006) – e os mesmos foram importados para o QGIS. Dessa forma, a espacialização traçada dentro da área do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara privilegiou a tipologia original dos bens: operação ferroviária, estruturas de manutenção, moradias e área esportiva.

Para identificação do estado atual, proteção, usos e projetos existentes nos diferentes imóveis do conjunto estudado, foi produzida uma ficha de reutilização do patrimônio industrial ferroviário durante o estágio de pesquisa no exterior, com apoio do Professor Doutor Vicente Julián Sobrino Simal. Como projeto piloto, durante o estágio, o instrumento metodológico foi utilizado no Conjunto Ferroviário de Camas (Sevilha/Espanha), no Conjunto Histórico de *Villanueva del Río y Minas* (Espanha) e na estação *Plaza de Armas* (Sevilha/Espanha). Posteriormente, as fichas foram apli-

cadadas nos 31 imóveis existentes no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara e inseridas no apêndice (6.2) desse trabalho.

No que se refere ao conteúdo, as fichas foram divididas em dois fragmentos. O primeiro, caracterizado como “identificação e contextualização”, permitiu detalhar a denominação; a localização; a tipologia original da estrutura (operação ferroviária, estrutura de manutenção, área esportiva e moradia); o ano de criação; a antiga empresa; o arquiteto ou engenheiro responsável pela construção; o contexto histórico; o proprietário atual; a situação da propriedade; o uso atual; o estado de conservação;²² os valores identificados no prédio; a proteção patrimonial, o órgão de preservação e o número do processo, além de figuras antigas e atuais, plantas e croquis. De forma complementar, o segundo fragmento, intitulado “projeto de reutilização” evidenciou a fase projetual, a denominação, a descrição do projeto, os objetivos da proposta, o público alvo, a titularidade, a instituição responsável pela gestão, os horários de funcionamento, algumas informações complementares, as referências bibliográficas e o nome da pessoa responsável pelo preenchimento.

O inventário como instrumento metodológico auxiliou na compreensão qualitativa do processo de reutilização. O resultado do esforço para elaboração de cada uma das fichas poderá ser utilizado posteriormente como uma ferramenta capaz de viabilizar o conhecimento do patrimônio industrial ferroviário a partir dos vestígios materiais existentes; valorizar o estado de conservação e os usos de cada um dos bens; alertar a urgência de medidas efetivas de proteção e suscitar reflexões sobre a atribuição de usos, que permita sua conservação (SOBRINO SIMAL, 2016).

Para identificar informações complementares, mas não essenciais a essa investigação, foram realizadas entrevistas com a coordenadora do CERECAMP, Leonice Fávero, com o coordenador do Centro de Inclusão e Integração Social da UNICAMP – CIS Guanabara, Odair Marques Silva e com um dos sócios da empresa proprietária do conjunto, Otair Guimarães. As entrevistas foram executadas seguindo um roteiro previamente elaborado, composto por 11 questões abertas, tiveram duração de 40 minutos e foram gravadas com prévia autorização dos entrevistados. A execução do instrumento metodológico tencionou sobre: a utilização dos prédios pelas instituições responsáveis pela gestão, as atividades realizadas e quando elas

²² Utilizaram-se os critérios de conservação elaborados durante a análise dos bens ferroviários tomados pelo CONDEPHAAT, ou seja, bom (estruturas sem danos), regular (fissuras, trincas ou pequenos danos arquitetônicos), precário (rachaduras, fendas e danos graves, mas ainda reparáveis) e em ruínas (estrutura não completa, queda de paredes, ausência de cobertura e danos irreparáveis).

foram implementadas; o processo de concessão ou aquisição da propriedade do(s) edifício(s); a existência de pessoas ocupando os imóveis antes da reintegração de posse; o planejamento e execução do projeto de reutilização; as intervenções físicas realizadas no local para implementação de novos usos; as dificuldades identificadas na gestão; as propostas de preservação para que a dimensão simbólica não se perdesse; as parcerias com empresas privadas, agências de fomento ou órgãos públicos para a gestão dos bens patrimoniais e, por fim, os contatos, vínculos ou parcerias com gestores vizinhos que atuavam na área do antigo Conjunto Ferroviário.

Dentro dessas considerações, o presente estudo articula leituras, reflexões teóricas e práticas com trabalho de campo ao longo de três capítulos. No primeiro serão apresentadas considerações sobre o patrimônio industrial ferroviário sob a perspectiva urbana, a sistematização de conjuntos históricos e alguns desafios e possibilidades para a gestão patrimonial. De forma complementar, no segundo capítulo serão destacadas as perspectivas históricas, patrimoniais e urbanas do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara. Esses aspectos concederão subsídios para entender como se originou o processo de reutilização, a propriedade dos imóveis, os usos e como era realizada até o final 2016 a gestão de cada um dos bens ferroviários inseridos no conjunto, o que será discutido no terceiro capítulo.

1. RECOMENDAÇÕES E PRÁTICAS PATRIMONIAIS

Este capítulo apresenta argumentos sobre as recomendações patrimoniais e práticas contemporâneas em relação aos conjuntos históricos. Devido ao fato do objeto de estudo envolver tanto as antigas estruturas industriais ferroviárias quanto o ambiente urbano, desenvolver-se-á uma reflexão que permita compreender a relação sinérgica entre ambos. Como parte do patrimônio industrial ferroviário, os conjuntos históricos não possuem uma definição precisa, por isso destacar-se-á a sistematização e a evolução do conceito dentro das Cartas Patrimoniais. Essa reflexão permitiu identificar algumas estratégias de conservação, com destaque para a reabilitação e a reutilização – ações constatadas no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara. Salienta-se que o conteúdo expresso no texto não contemplou as diferentes teorias da restauração arquitetônica, pelo fato da pesquisa não possuir o intuito de analisar a formulação conceitual do restauro e tampouco propor um projeto arquitetônico de intervenção. Como não se pode deixar de mencionar, também serão evidenciados alguns desafios e possibilidades para a gestão do patrimônio industrial ferroviário inserido na escala urbana.

1.1. O patrimônio industrial ferroviário sob a perspectiva urbana

Ao longo dos anos, o conceito de patrimônio passou por um processo de expansão em termos tipológicos, cronológicos e geográficos. De forma sucinta, o primeiro marco expansivo se refere especificamente à incorporação de bens incluídos na categoria de patrimônio, antes pautada na preservação de testemunhos de gerações passadas e que se estendeu à arquitetura menor ou popular. O segundo caso alude às limitações preservacionistas focadas nos objetos da antiguidade e idade média enquanto fases significativas da história da humanidade, que foi superada pela delimitação de períodos da formação territorial, relevantes para determinadas nações por meio da ampliação cronológica. E, por último, a perspectiva geográfica assinalada pelas políticas de preservação, que passaram a contemplar não apenas os objetos isolados, mas o conjunto de elementos relacionados entre si (CHOAY, 2001).

A ideia de patrimônio como bens que possuímos em termos coletivos ou como recurso prático e simbólico, nos sugere que estamos diante de algo de valor, no sentido da importância atribuída, adicionada ou apreciada (BALLART, 2007). Isso porque o patrimônio pode ser compreendido como o conjunto das obras do homem nas quais uma comunidade reconhece seus valores específicos e particulares e com os quais se identifica. O reconhecimento dessas obras como patrimônio resulta do processo de seleção de valores (ICOMOS, 1999). É “pelo valor que, em nossa sociedade, bens materiais, práticas, hábitos, produtos tangíveis e intangíveis da atividade humana são selecionados e investidos de uma significação específica e plena de consequências, em vários níveis e escalas” (MENESES, 2000, p. 35). Essa reflexão deve levar em conta as realidades territoriais com base nas atividades humanas estáveis e em constante evolução, o que Alois Riegl (2014) caracterizou como valor histórico, artístico, simbólico, emocional e prático elucidado pela apreciação do artefato – segmento da natureza física socialmente apropriado – como elemento da memória – universo mental que adquire substância social e se materializa pela produção cultural humana (CHAOY, 2001; MENESES, 2006; CRUZ PÉREZ e ESPAÑOL ECHÁNIZ, 2009; OLIVEIRA, 2010).

Como consequência da ampliação conceitual, o tecido urbano e as construções relacionadas aos processos de industrialização foram incluídos no escala de bens que compõem o patrimônio. Dentro desse contexto, os edifícios e sítios adquiriram espaço pela importância documental, pelas especificidades figurativas e estéticas, bem como pelo caráter de conjunto responsável pela conformação de paisagens. Esses aspectos possuem relação direta com o conceito de patrimônio urbano, estabelecido no sentido contrário à urbanização dominante (CHAOY, 2001). Ao destacar os artefatos considerados “menores” e assimilar os centros históricos – traçado inicial da cidade antiga, hoje englobado na cidade moderna –²³ e os conjuntos urbanos – agrupamentos articulados de construções –, viabiliza-se o reconhecimento do significado cultural²⁴ dos tecidos e conglomerados arquitetônicos, cuja unidade de elementos figurativos, escalas e volumes constituem o testemunho histórico e estético.

²³ Conforme Salcedo (2007, p. 15), “os centros históricos representam o traçado inicial da cidade e são estruturas urbanas e arquitetônicas que expressam as manifestações políticas, econômicas, sociais, culturais e tecnológicas, das formações sociais dos diferentes períodos históricos”.

²⁴ De acordo com a Carta Burra (1999), o significado cultural corresponde ao valor estético, científico ou social de um bem para as gerações passadas, presentes ou futuras. Esse significado cultural está incorporado ao espaço, à utilização, aos registros e aos objetos a ele relacionados.

co que os qualifica. É dentro desse panorama que estão os exemplares pertencentes ao patrimônio industrial (UNESCO, 1985; UNESCO, 2008; RUFINONI, 2009).

O interesse pelas tipologias urbanas referentes às primeiras décadas do século 20 surgiu na Inglaterra, quando foi definida a expressão “arqueologia industrial” (RODRIGUES, 2010). No que se refere aos protagonistas, é imprescindível não mencionar o Professor Donald Dudley, da Universidade de Birmingham, que em 1950 passou a realizar visitas com os estudantes a antigos espaços industriais. Como consequência, essa prática passou a ser seguida por pessoas preocupadas com a preservação dos vestígios materiais derivados da Revolução Industrial (PALMER e NEAVERSON, 1998; THIESEN, 2006). O termo “arqueologia industrial” foi utilizado, oficialmente, em 1955, em um artigo de Michael Rix em *The Amateur Historian*, onde se clamava pela preservação dos remanescentes da industrialização ameaçados ao desaparecimento (PALMER e NEAVERSON, 1998; CANO SANCHIZ, 2007).

Para Kühn (2008), o tema adquiriu destaque especificamente a partir de 1960, quando importantes testemunhos arquitetônicos do processo de industrialização foram demolidos, como, por exemplo, a estação de *Euston*, em Londres, destruída em 1962. Ainda que a Inglaterra seja pioneira nas ações a favor da preservação em virtude de sua posição estratégica como protagonista da Revolução Industrial, o fenômeno progressivamente se expandiu para outros países. À vista disso, o estudo da arqueologia industrial não possui uma data específica, mas privilegia, como referencial cronológico, as etapas industriais responsáveis por transformar as organizações sociais e econômicas com base na tecnologia disponível em determinada época (CORDEIRO, 2004; POZZER, 2007).

A respeito do assunto, Palmer e Neaverson (1998) destacam que a arqueologia industrial pode ser compreendida como o estudo da sociedade industrial a partir dos elementos materiais (objetos, estruturas e paisagens). Em outras palavras, a arqueologia industrial não estuda exclusivamente os objetos, mas o contexto cultural no qual os mesmos foram produzidos e consumidos. Para Thiesen (2006), a arqueologia industrial consiste no estudo acerca das mudanças sociais, econômicas e culturais oriundas do crescimento da organização capitalista na indústria por meio de suas evidências materiais.

A arqueologia industrial também pode ser entendida como uma metodologia de caráter interdisciplinar responsável por estudar e atribuir valor aos testemunhos históricos dos processos produtivos, sejam eles vestígios materiais ou imateriais.

Enquanto metodologia, a arqueologia industrial potencializa a compreensão das estruturas e dos processos que fomentaram o desenvolvimento das sociedades técnico-industriais. Portanto, envolvem as fontes de energia, os lugares e espaços de trabalho, bem como as organizações produtivas e as formas de responder a determinada economia, baseada na mecanização dos processos produtivos (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO*, 2011).

A partir de 1960, a sociedade passou a valorizar os monumentos²⁵ da industrialização, os quais não se limitam exclusivamente à arquitetura dos edifícios vinculados às unidades produção, mas englobam os complexos de estruturas que compõem “os conjuntos industriais – fábricas, residências, enfermarias, escolas etc. – além dos meios de transportes e dos edifícios pré-fabricados [...] que são frutos do processo de industrialização” (KÜHL, 2008, p. 45). Para tanto, em 1978 foi criado o *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* – (TICCIH). O órgão se encarrega mundialmente da proteção, investigação e documentação do patrimônio industrial.

Em uma das conferencias realizadas pelo TICCIH na Rússia em 2003, foram estabelecidas relevantes considerações sobre o patrimônio industrial, as quais culminaram na Carta de Nizhny Tagil. O texto foi o primeiro de referência internacional a orientar a proteção e a conservação do patrimônio industrial. De acordo com o documento, o patrimônio em questão “compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico”. Esses valores são intrínsecos aos sítios industriais, às estruturas constitutivas, à paisagem, à maquinaria, à documentação e aos registros que compõem a memória dos homens (TICCIH, 2003, p. 3).

Em decorrência da particular natureza e das questões que o afetam como resultado de sua relação com os contextos econômicos, legais, culturais e ambientais, o TICCIH juntamente com o *International Council on Monuments and Sites* (ICOMOS) publicaram em 2011 alguns “Princípios para a Conservação de Sítios, Construções, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial”. Conforme o documento, também conhecido como “Princípios de Dublin”, o patrimônio industrial inclui: sítios, construções, conjuntos, cidades, paisagens, assim como a maquinaria, objetos e

²⁵ Construção isolada, sítio urbano ou rural que concede testemunho de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico; que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural (ICOMOS, 1964, p. 2).

documentos que ressaltam processos vinculados à produção industrial (ICOMOS - TICCIH, 2011).

Entende-se como bem industrial os elementos ou conjuntos que compõem esse patrimônio, os quais podem ser subdivididos entre elementos móveis, imóveis e imateriais. Dentro da categoria de bens móveis se sobressaem os artefatos, os utensílios, os mobiliários e os acessórios do entorno social. Os artefatos incluem os mecanismos destinados à produção de energia ou ao transporte e à comunicação. De forma complementar, os utensílios abarcam as ferramentas necessárias para o desempenho dos procedimentos técnicos associados às atividades econômicas. Já os mobiliários e acessórios do entorno social contemplam os bens existentes dentro das residências e dos espaços industriais, sejam assistenciais ou de ócio. No caso dos arquivos, estão os documentos escritos e iconográficos, assim como os registros e as fontes orais geradas pelas atividades econômicas e pelas relações sociais (CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO, 2011).

Além de abranger os bens materiais móveis ou estáticos, o patrimônio industrial inclui também os elementos intangíveis ou imateriais, como os conhecimentos técnicos, a organização do trabalho e dos trabalhadores e os legados sociais e culturais que moldaram a vida de determinadas comunidades. O valor desses elementos pode estar expresso na cultura do trabalho representada pelo material construtivo e em seus componentes – máquinas, documentação e registros intangíveis (memórias, técnicas e costumes) (ICOMOS – TICCIH, 2011).

Dentro da categoria de bens imóveis – foco da discussão – encontram-se os elementos, conjuntos, paisagens e sistemas. Os elementos industriais constituem os testemunhos das atividades industriais que a exemplificam, sendo eles isolados por natureza ou pelo desaparecimento de seus componentes. Em termos conceituais, os conjuntos industriais se caracterizam por conservarem os componentes materiais e funcionais de modo a prezar pela articulação entre os diferentes elementos. As paisagens industriais possuem caráter evolutivo e estabelecem um cenário privilegiado para observar as transformações e os usos que a sociedade fez de seus recursos ao longo do tempo. Por fim, os sistemas e as redes industriais, sejam para o transporte de água, energia, mercadorias, passageiros ou comunicações, constituem um testemunho material da ordenação territorial, da mobilidade das pessoas, dos produtos e ideias resultantes da arte de construir no período contemporâneo (CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO, 2011).

Assim, fazem parte desse patrimônio os bens e locais produtivos (fábricas, moinhos, oficinas, minas e determinados espaços), tal como os edifícios e as construções relacionadas a esses imóveis: armazéns e depósitos (onde se acondicionavam as matérias primas e os produtos); serviços (locais de abastecimento); comunicações (sistemas de transporte e toda sua infraestrutura formada por linhas de trens e estações, rotas fluviais, portos etc.) e os lugares onde eram realizadas as atividades sociais (vilas operárias, lugares de culto religioso, educação, lazer e recreação) (CASANELLES RAHÓLA, 2007).

No decorrer dos anos o conceito de patrimônio industrial foi definido e redefinido sobre diferentes perspectivas, ainda que não muito distintas no essencial. Para Julián Sobrino (2011), as atividades econômicas desenvolvidas no território têm gerado um complexo significativo e diversificado de testemunhos materiais e imateriais que recebem o nome de patrimônio industrial. Os bens pertencentes a esse grupo também podem ser compreendidos como o testemunho da memória, da identidade, do cotidiano, do trabalho e do lugar, pois sem homens, os edifícios e as máquinas resultariam em elementos vazios de conteúdo (ÁLVAREZ ARECES, 2010). Ademais, trata-se de um vestígio da memória coletiva que contempla os aspectos que fazem referência à indústria (FELIÚ TORRAS, 1998).

Esse patrimônio responde a um determinado processo de produção com um concreto sistema técnico, caracterizado dentro da manifestação das relações sociais capitalistas. Assim, os bens industriais se converteram em cultura material que se manifesta segundo a época de seu desenvolvimento, os setores da atividade e os territórios envolvidos no processo (LINAREJOS CRUZ, et. al, 2002). Também cabe destacar que esses vestígios formam parte da história e da cultura dos territórios e, por isso, são considerados elementos chave da identidade²⁶ dos sítios contemplados com o processo de industrialização e que deixaram pegadas na paisagem e na memória coletiva (BENITO DEL POZO, 2007); aspectos que evidenciam não apenas o contexto territorial do patrimônio como resultado da evolução da tecnologia e do uso que a sociedade fez do meio natural, mas também as dimensões geofísicas, topográficas, culturais, materiais e de auto representação pela comunidade, destacadas

²⁶ De acordo com a Carta de Cracóvia (2000), a identidade consiste em uma referência coletiva que engloba tanto os valores atuais de um lugar ou comunidade, quanto os valores autênticos do passado.

na conceituação de paisagem cultural presente na Recomendação R (95) e na Convenção Europeia de Paisagem (CEP).

À vista disso, não podemos deixar de mencionar que a paisagem designa uma parte do território assimilado por determinadas populações cujo caráter de ação e de interação seja resultado dos fatores naturais ou humanos. Quando interpretadas de forma cultural – na medida em que são afetadas pelas ações do homem – as paisagens se caracterizam pela forma como determinados territórios são entendidos pelos indivíduos ou comunidades; e representam o testemunho do passado no presente de modo a estabelecer relações entre os indivíduos e o ambiente em que vivemos, além de evidenciar as particularidades das culturas, locais, sensibilidades, práticas, crenças e tradições. Essas paisagens culturais ilustram a evolução da sociedade humana no decorrer do tempo e do espaço com o estabelecimento dos valores sociais e culturais em diferentes níveis do território. Em suma, a paisagem deve ser reconhecida como um componente essencial do ambiente humano ou como uma expressão da diversidade do patrimônio cultural e natural. Todavia, esses fatores só podem ser analisados pela presença dos remanescentes físicos que evidenciam as atividades desenvolvidas no passado, bem como as experiências e tradições (RECOMENDAÇÃO EUROPA, 1995; CONVÊNIO EUROPEU DA PAISAGEM, 2000).²⁷

A identidade dos espaços industriais se constrói sobre o reconhecimento da paisagem como recurso patrimonial e, para isso, se faz necessário analisar os valores simbólicos que cada comunidade e residente possuem individualmente e como os incorporam ao imaginário coletivo. Essa condição situa-se precisamente na relação entre o patrimônio e seu entorno – meio característico, que faz parte da edificação ou contribui para seu significado –²⁸ ambiental e territorial, pois da presente análise emergem novos significados, inexistentes quando trabalhados de forma isola-

²⁷ A categoria de “paisagem cultural” foi criada pela UNESCO em 1992 durante a 16ª reunião da UNESCO realizada nos Estados Unidos, para registrar áreas ao redor do mundo que retratem obras do homem e da natureza e que também ilustrem a evolução da sociedade ao longo do tempo. Em síntese, trata-se de uma criação cultural que vai além da realidade física e objetiva composta tanto pelo novo quanto pelo velho, de modo dinâmico e evolutivo. Para maiores informações sobre o assunto vide: Recomendação de Paris Paisagens e Sítios (1962), Sobrino Simal (2011), Ribeiro (2007), Cruz Pérez e Echániz Español (2009), Crispim (2014), Figueiredo (2014) entre outros.

²⁸ Além dos aspectos físicos e visuais, o entorno pressupõe “uma interação com o ambiente natural; práticas sociais ou espirituais passadas ou presentes, costumes, conhecimentos tradicionais, usos ou atividades, e outros aspectos do patrimônio cultural intangível que criaram e formaram o espaço” (ICOMOS, 2005, p. 2). De forma complementar, Motta e Tompson (2010) destacam que o entorno também pode ser compreendido como instrumento legal direcionado à proteção dos bens tombados e que visa inibir construções que comprometam a visibilidade do bem. Para maiores informações vide: a Declaração de Xi’an sobre a conservação do entorno edificado, sítios e áreas do patrimônio cultural, publicada pelo ICOMOS em 2005.

da. Como consequência, o patrimônio industrial adquire um sentido que excede o valor estético para converter-se em um núcleo de ordem temporal e espacial como resultado da perda e esquecimento da memória de determinados lugares. Assim, os valores paisagísticos, as pegadas industriais e as heranças culturais e artísticas se unem em um mapa de recursos em um espaço contínuo (ÁLVAREZ ARECES, 2010). As peças desse quebra-cabeça patrimonial se caracterizam pelos edifícios, que, constantemente, aparecem vinculados a outros imóveis, responsáveis por formar conjuntos e sistemas. Esses elementos congregam estrita conexão funcional com as oficinas, armazéns, ruas, praças e jardins, lugares para ócio ou culto, estruturas urbanas e cidades, capazes de se conectarem com outras por meio do transporte ferroviário e formarem paisagens industriais (BUSTAMENTE, 2009).

No que tange ao conceito, as paisagens industriais são oriundas da industrialização e se distinguem pela presença dominante das infraestruturas industriais e pelas evidências do aproveitamento dos recursos do meio natural por intermédio da tecnologia. Esses bens são resultado de um dilatado processo por meio do qual as atividades econômicas têm transformado o território, de modo tão evidente que se tornou cada vez mais difícil identificar um lugar que se possa caracterizar como natural. As paisagens industriais viabilizam o conhecimento das transformações territoriais e são caracterizadas pelos testemunhos e vestígios materiais. Cabe ainda mencionar que essas paisagens se acentuam pela variedade tipológica em relação ao setor original que representam, pelas atividades produtivas desenvolvidas, pelas etapas industriais históricas no mundo físico e pelas construções simbólicas e ações culturais resultantes do uso e interpretação do meio natural por diferentes culturas (SOBRINO SIMAL, 2011).

Para a arqueologia industrial, a paisagem supõe um valor de primeira ordem, pois sem o entorno que o tornou possível, o sítio industrial careceria de interesse contextual. Além disso, não é possível isolar os vestígios da industrialização das circunstâncias que o originaram. O fator humano desaparece, mas a paisagem se mantém como testemunho dos homens que o viabilizaram, integrando os elementos chave da arqueologia industrial: o território, a memória e a população. Isso nos leva a identificar as paisagens industriais como peças significativas para a compreensão das relações estabelecidas entre a sociedade, a industrialização e o meio natural (SOBRINO SIMAL, 2011).

É importante recordar que o patrimônio industrial possui relação direta com os processos de apropriação cultural que a sociedade estabelece com os vestígios do passado industrial, mediante a conservação dos testemunhos materiais ou imateriais relacionados à memória do trabalho e do lugar (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO*, 2011). As pegadas do patrimônio industrial no território se converteram em bens culturais²⁹ e em um meio aplicado para afrontar o desenvolvimento sustentável em escala local e regional. Esse patrimônio forma parte da cultura dos territórios e inclui cidades, conjuntos urbanos e elementos móveis e imóveis onde é possível identificar vestígios de um passado industrial (ALBA DORADO, 2011; SOBRINO SIMAL, 2011).

Ainda que se reconheça o valor e a importância do patrimônio industrial e as diferentes categorias de elementos que o compõe – móveis, imóveis e imateriais –, esses bens estão sujeitos a variações econômicas, políticas e técnicas expressas no desenvolvimento de determinado setor produtivo ou empresa. No Brasil, as ações a favor da preservação do patrimônio industrial ainda são incipientes e delicadas diante do número de bens existentes no território. O reconhecimento do valor cultural dos edifícios esbarra em alguns entraves: imóveis com características arquitetônicas pouco apreciadas, dificuldade na compreensão do conjunto de elementos relacionados entre si e as fortes pressões especulativas. Porém, nos últimos anos o tema tem se difundido de forma significativa, sendo que parte disso se deve à fundação do Comitê Brasileiro para a Preservação Industrial, TICCIH, em 2004, e ao aumento do número de trabalhos acadêmicos, debates, encontros científicos e bens tombados pelos órgãos de preservação em diferentes âmbitos (RUFINONI, 2009; SOUKEF, 2013).

Nesse contexto, cabem algumas considerações sobre o patrimônio ferroviário, que segue os mesmos preceitos do patrimônio industrial, sendo que ambos foram negligenciados culturalmente pela sociedade até datas relativamente recentes. Conforme Kühl (1998), o patrimônio ferroviário está incluído no industrial e se caracteriza pela forma, variedade, destinação e riqueza histórica. Os bens que compõem esse patrimônio possuem significativa importância histórica como testemunho de um passado recente. No Estado de São Paulo, esses bens são considerados significati-

²⁹ Os bens culturais estão “inseridos em contextos espaço-temporais, integram atividades de determinados grupos sociais e não de outros, e são suportes de significados e de sentidos que são construídos e transformados tanto por essas mesmas atividades, quanto pelas estruturas de relacionamento social que as ordenam” (ARANTES, 2006, p. 431).

vos não somente para a história da arquitetura, mas também pela história social, econômica, da técnica e da ciência, além de ser um valioso testemunho do esforço realizado para o transporte do café, produto agrícola que contribuiu para o desenvolvimento do Estado de São Paulo.

Assim, o patrimônio industrial ferroviário envolve um significativo legado territorial, composto por estações, depósitos, oficinas, cabines de sinalização, pontes, viadutos, túneis, vilas ferroviárias, complexos de edifícios, objetos, equipamentos, modos de produção e as paisagens onde esses elementos estão inseridos. Não podemos deixar de mencionar que diretamente relacionados a esses bens, estão os elementos pertencentes à cultura do trabalho, à transmissão oral, às instalações, os conhecimentos científicos ou técnicos e os modos de gestão empresarial (KÜHL, 1998; ÁLVAREZ ARECES, 2011). Esses bens integram parte do imaginário coletivo da sociedade e podem ser reaproveitados e conseqüentemente contribuir para o reconhecimento da história e da cultura da industrialização (CAVALCANTI NETO e SOUKEF, 2009).

Dessa forma, os bens pertencentes ao patrimônio industrial ferroviário devem ser compreendidos como ativos sociais a serem preservados, ainda que essa consideração seja alcançada, em alguns casos, após perderem a funcionalidade produtiva para a qual foram criados. Ademais, os bens industriais ferroviários constituem importantes elementos para difundir a técnica, retratar a vida em determinada época e refletir sobre o significado da industrialização (CASANELLES RAHÓLA, 2007; FERRARI, 2010).

Para Julián Sobrino (1998), o patrimônio industrial ferroviário se relaciona diretamente com o urbanismo, pois suas dimensões espaciais são resultados de um largo processo no qual as sociedades transformaram a morfologia do território urbano e rural. Assim, mais do que falar sobre a relação estabelecida entre as estruturas industriais inseridas nas cidades é preciso falar de urbanismo industrial em sentido duplo, primeiramente como processo que supera a tipologia do edifício isolado, e posteriormente como sistema que mescla produção, moradias e infraestrutura no marco urbano (IAPH, 2015). O urbanismo industrial tem, portanto, um importante valor didático ao retratar o passado de forma objetiva. Em termos práticos, os elementos pertencentes ao patrimônio industrial ferroviário, quando bem estruturados territorialmente, falam por si a respeito de seus programas de progresso em um mundo essencialmente dominado pela produção massiva de objetos.

O valor do conjunto industrial ferroviário está nos componentes que preservam a arquitetura e as instalações mecânicas, assim como nas vilas operárias localizadas no entorno desses bens, combinando o produtivo com o residencial (ÁLVAREZ ARECES, 2007; PARDO ABAD, 2008). Esses conjuntos constituem uma mostra coerente e representativa da importância desempenhada pelo sistema ferroviário. Faz-se referência, especificamente, a bens industriais ferroviários que possuem valor como símbolo das mudanças projetadas na vida social e econômica das regiões (ÁLVAREZ ARECES, 2011). Por conta disso, esse patrimônio deve ser interpretado por meio de uma leitura atualizada, integrada e científica, de modo a possibilitar que a sociedade compreenda nele parte da história local, regional ou nacional.

Porém, quando se encontram em áreas urbanas, os bens pertencentes a esse patrimônio podem se tornar alvo de pressões imobiliárias, instabilidades e incertezas. Para os bens inutilizados, esse problema se torna ainda mais agressivo. Em alguns casos, as administrações públicas acabam por ceder em sua defesa devido aos escassos recursos com os quais contam para a conservação e também diante da falsa estratégia de salvar apenas alguns elementos. Também cabe mencionar as concessões de determinados bens patrimoniais realizadas pelo poder público à empresas privadas, as quais nem sempre possuem o objetivo de conservar e restaurar os imóveis. Aliado a esse imbróglio está a ausência de instrumentos de planejamento urbano³⁰ que contemplem esses bens, o que conseqüentemente viabiliza a debilidade e indefinição (BUSTAMENTE, 2009).

As áreas industriais ferroviárias extensas, desativadas e degradadas, devem ser analisadas a partir de uma escala macro, de modo a considerar a interação com os diferentes fatores envolvidos na dinâmica urbana e o diálogo entre as diretrizes

³⁰ Conforme Rolnik (1990) o planejamento urbano possui como princípio o “desenvolvimento integrado e equilibrado”, ou seja, o crescimento e modernização de forma racional e controlada. Porém, mais do que um modelo de “boa cidade”, deve ser algo vivo; um local institucional onde sejam explicitadas as contradições e as diferenças resultantes dos vários agentes. A definição do conceito possui relação direta com a elaboração de planos para melhoria do ambiente urbano. Cabe destacar que planejar significa encontrar diretrizes para corrigir os espaços mal organizados e improdutivos. “Significa encontrar meios e propiciar condições para interferir nos setores menos favoráveis de uma estrutura ou de uma conjuntura. Significa criar recursos econômicos suficientes para melhorar as condições de vida das coletividades humanas. Significa aproveitar e adaptar exemplos e padrões adequados venham eles de onde vierem. Significa encontrar fórmulas para um desenvolvimento regional harmônico. Significa, enfim, afastar os fatores de inércia cultural e econômica” (AB’ SÁBER, 1969, p. 260).

de planejamento e restauro³¹. Para isso, é necessário refletir sobre a inserção de novos elementos em sintonia com o preexistente, bem como propor novos usos apropriados à escala e à dinâmica urbana local. A preservação do patrimônio industrial ferroviário deve considerar o equilíbrio entre os valores sociais, culturais e econômicos juntamente com o desenvolvimento urbano. Por conseguinte, a dimensão urbana associada ao patrimônio industrial ferroviário demanda levantamentos e estudos cuidadosos e aprofundados, a fim de identificar os elementos que o compõem e a orientar projetos a serem executados nessas áreas (RUFINONI, 2009).

Como destacado, o patrimônio industrial ferroviário agrupa edifícios construídos em diferentes épocas e tipologias, cuja composição espacial seja resultado das atividades estabelecidas e executadas no território. Esses bens incluem tanto os edifícios quanto os espaços envoltórios vinculados entre si como resultado dos processos produtivos. Para Rufinoni (2009, p. 181) um bem patrimonial isolado pode esporadicamente, ser caracterizado com valores excepcionais, uma vez que trata-se de uma “rede de edifícios, inter-relacionados em torno da produção (galpões, vilas operárias, pátios de manobras, equipamentos etc.), cuja avaliação e preservação não fará sentido se os elementos que compõem não forem analisados em um conjunto, como um patrimônio urbano”.

Essa análise potencializa a aproximação entre a dimensão temporal e espacial do patrimônio, o qual passou a ser compreendido como elemento de qualidade da vida urbana (NIGRO, 1999). Trata-se de uma doutrina original da urbanização que envolve tanto o valor contemplativo quanto o valor de uso dos monumentos, denominada por Gustavo Giovannoni (1873-1943) como patrimônio urbano. Embora se trate de um intelectual italiano preocupado com a dimensão estética do estabelecimento humano, as concepções de Giovannoni adquiriram destaque na França com os estudos de Choay que, em 1992, atribuiu a ele a figura “historial” do patrimônio urbano fundamentada em três princípios. O primeiro consiste na necessidade de integrar os fragmentos urbanos antigos a planos diretores locais, regionais e territoriais, a fim de denotar sua relação com a vida presente. Neste caso, o valor de uso é legitimado, do ponto de vista técnico, por meio de um trabalho de articulação com as grandes redes primárias de ordenação e sob a perspectiva da manutenção do cará-

³¹ De acordo com a Carta de Veneza (1964, p. 2) o restauro consiste em “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”.

ter social da população. O segundo acentua que os bens patrimoniais não podem ser analisados sem levar em conta as construções e o ambiente que o compõem; isso porque a própria natureza da cidade e dos conjuntos urbanos, assim como seu ambiente, resulta da dialética da arquitetura maior e de seu entorno. De forma complementar, o terceiro compreende a reabilitação de bairros antigos com funções mais próximas possíveis do uso original (CHOAY, 2001; KÜHL, 2013; ZUCCONI, 2015).

O passado e o presente são equacionados e a cidade é compreendida como elemento vivo a ser preservado. Para Salcedo (2013), entre as contribuições de Giovannoni destaca-se o fato do teórico não considerar a arquitetura unicamente pelo objeto, mas por incluir a trama urbana na análise, ou seja, o contexto em que o bem patrimonial está inserido. Os estudos desenvolvidos por Giovannoni buscavam estabelecer uma relação sinérgica entre a cidade moderna e a antiga, com destaque para as transformações econômicas e administrativas que as envolviam. Ademais, o autor considerava ainda “que os núcleos urbanos antigos possuíam especificidades morfológicas, escalas compositivas e qualidades históricas e estéticas que exigiam uma atuação e uma destinação de usos apropriados” (RUFINONI, 2012, p. 69). Em síntese, a atuação de Giovannoni foi primordial para a compreensão e valorização dos conjuntos urbanos como patrimônio.

À vista disso, a ênfase não recai sobre a tipologia, mas ao problema que permeia a preservação do patrimônio industrial ferroviário inserido na escala urbana. Para tanto, é necessário compreender a natureza industrial – existente entre o bem patrimonial e a cidade – sob a perspectiva urbana. Até a segunda metade do século 19, os estudos históricos evidenciaram a cidade do ponto de vista de suas instituições religiosas, jurídicas e políticas, bem como suas estruturas econômicas e sociais, sem analisar o espaço onde essas práticas eram realizadas. Entre os fatores que contribuíram para retardar a inserção do espaço urbano na concepção histórica estavam: a complexidade, a escala e, sobretudo, uma mentalidade que perdurou durante um longo período e que associava a cidade apenas a uma história indiferente do espaço. Esses fatores se uniram à ausência de registros confiáveis, à dificuldade em identificar arquivos referentes aos modos de produção e às transformações do espaço urbano ao longo do tempo (CHOAY, 2001).

Porém, atualmente, o ponto de partida da reflexão deve considerar o patrimônio como uma construção social inserida dentro das práticas sociais que a gera-

ram e lhe conferiram sentido. A preservação como “prática é realizada por meio de ações simbólicas, desenvolvidas em arenas ou situações sociais por sujeitos (indivíduos e instituições) estruturalmente posicionados a partir de motivações e estratégias referidas a sistemas sociais” (ARANTES, 2006, p. 426 apud SHALINS, 1981).

A noção de ambiente associada à de patrimônio urbano, deve ser compreendida como espaço arquitetonicamente organizado e que constitui um meio físico, estético, psicológico ou social direcionado ao exercício das atividades humanas. Em oposição ao natural, o ambiente (habitat de assentamento humano) constitui a parcela do espaço sobre o qual o homem projeta sua cultura, formando espaços sociais ou contemplativos repletos de significados. Diante disso, a materialidade do ambiente obtém destaque pela constituição física e distribuição espacial dos elementos arquitetônicos produzidos de forma natural ou cultural (MENESES, 2000; 2006).

Essa reflexão induz a prática patrimonial a evocar os valores pelos quais os habitantes das cidades se identificam com elas, assim como os sentidos dos lugares associados às estruturas materiais preservadas que emergem de projetos e dos conflitos existentes nas áreas urbanas. É dentro do “marco territorial, cultural e histórico – a cidade artefato – que os sentidos de localização e de pertencimento, assim como a consciência de si, são constantemente refeitos e acumulados” ao longo do tempo (ARANTES, 2006, p. 430). Apesar disso, a cidade não é apenas um artefato socialmente produzido, pois as práticas que lhe concedem forma e função também são capazes de atribuí-la inteligibilidade nutrida de sentidos. Por esse motivo, a cidade é considerada representação e imagem, caracterizada pela percepção que os habitantes possuem (MENESES, 2006).

No Brasil, foi somente a partir da década de 1970 que a preservação de bens culturais vistos em conjunto dentro das cidades começou a ser discutida, trazendo consigo a expressão “patrimônio ambiental urbano”; conceito que permitiu o entendimento dos conglomerados urbanos como locais onde se desenvolvem, simultaneamente, diferentes artefatos dispostos no espaço de acordo com suas funções ou atribuições. Conforme a concepção arquitetônica de Lemos (1982), o enfoque da discussão sobre o patrimônio ambiental urbano não deve recair exclusivamente sobre os bens móveis, imóveis ou nos artefatos urbanos isolados, mas nas relações necessárias e mantidas entre os bens culturais.

Castriota (2010, 2013) enfatiza que o conceito contemporâneo de patrimônio ambiental urbano é considerado a matriz para que se possa refletir a respeito da

preservação, sem cair nas limitações tradicionais. Analisar a cidade como patrimônio urbano é reconhecer o papel vital que a mesma possui, no sentido histórico e cultural, que expressam em conjunto. Neste caso, os objetos a serem protegidos são as edificações históricas, os espaços públicos, o mobiliário e as paisagens urbanas. A ênfase não está direcionada aos valores arquitetônicos, históricos ou estáticos de determinados conjuntos ou edificações singulares, mas aos artefatos e objetos e como ambos se inter-relacionam na cidade. Percebe-se uma abordagem urbanística na conceituação atribuída pelo autor.

A compreensão do conceito permite uma releitura sobre a cidade e as ações de planejamento e preservação sob a perspectiva da constituição cultural dos ambientes e imagens que os cidadãos possuem dos espaços urbanos. Em São Paulo, o conceito de patrimônio ambiental urbano surgiu dentro das diretrizes da política de desenvolvimento urbano e regional da Prefeitura Municipal com o programa de preservação e revitalização do patrimônio ambiental urbano. Durante esse processo, o conceito adotado enfatizou aspectos do ambiente e do planejamento na escala urbana. Assinalava-se a necessidade de ampliar a abrangência do conceito clássico de patrimônio histórico e artístico, a fim de potencializar a inclusão da dimensão social do espaço materializado e repleto de significados socialmente atribuídos. Diante disso, as referências teóricas incluíram o processo histórico e a cultura em movimento como “coisa viva” em constante reelaboração, afastando uma perspectiva estática e museológica (RODRIGUES e TOURINHO, 2016). No plano normativo, compete ao patrimônio ambiental urbano o papel de representação do discurso oficial relativo às dimensões culturais da cidade (GERALDES, 2006).

Os artefatos existentes nos conjuntos urbanos – lotes, edificações, ambiência urbana³², perfil histórico, usos do solo e a paisagem – devem estar diretamente relacionados, resguardando a qualidade de vida e as possibilidades de desenvolvimento do homem, além de serem contemplados na preservação patrimonial (GERALDES, 2006). Para Nigro (1999), a preservação do patrimônio ambiental urbano supõe antecipadamente uma reflexão entre a valorização dos diferentes capitais e o uso do solo, levando em consideração a lógica do mercado de terras e imobiliário.

³² Quadro natural ou construído que influi na percepção estática ou dinâmica patrimonial ou a eles se vincula de maneira imediata no espaço, ou por laços sociais, econômicos ou culturais (ICOMOS, 1976).

Meneses (1978, 2006) destaca uma concepção diferente pois, para o autor, a evolução do conceito de patrimônio ambiental urbano partiu do monumento isolado e excepcional, deslocou-se para o centro histórico como área de concentração de valores até chegar ao território demarcado pelas práticas urbanas. Além disso, para o autor, falar de patrimônio ambiental urbano como falar de patrimônio cultural é evocar a memória social, ou seja, o local onde se projetam as significações que vão “enformar” as representações da cidade; isto é, um conjunto de objetos apropriados pela sociedade. Tratam-se de paisagens, espaços, construções e objetos móveis não por si, mas pela articulação que entre si estabelecem e que lhes concede suporte. Pensar a cidade como patrimônio ambiental urbano é interpreta-la por meio das dinâmicas de representações e a articulação existente com o conjunto edificado, o que é diferente de analisa-la exclusivamente pelos usos que lhes são atribuídos. A peça chave da reflexão está na articulação dos significados referente ao ambiente urbano representado pela memória social.

De forma complementar, Yázigi (2012, p. 28) define o patrimônio ambiental urbano como “conjuntos arquitetônicos, espaços urbanísticos, equipamentos públicos e a natureza existente na cidade, regulados por relações sociais, econômicas, culturais e ecológicas, onde o conflito deve ser o menor possível e a inclusão social uma exigência”. Esses bens possuem valores pragmáticos (vinculados às qualidades e usos atribuídos), cognitivos (associados à possibilidade de transmitir conhecimentos), estéticos (demarcado pelas características formais) e afetivos (relacionados à memória), que geograficamente podem se manifestar em forma de manchas urbanas ou formações lineares, sem limites perenes, de modo a transcender a unidade de significado autônomo. Outra definição que caminha na mesma linha de raciocínio associa o patrimônio ambiental urbano à forma integrada de olhar os diversos elementos da cidade atribuindo valor à paisagem urbana³³ em seu conjunto, no sentido histórico e cultural (STARLING, 2011).

Contemplar os diferentes elementos existentes na cidade e o processo social que lhe concede uma imagem precisa nos permite destacar as dificuldades e contradições que permeiam a valorização do patrimônio ambiental urbano. Essa relação sinérgica entre o edifício e o ambiente deve ser analisada por meio do uso, do con-

³³ Conforme o *Instituto Andaluz del Patrimonio Historico* (IAPH, 2015) a paisagem urbana possui valores e atributos culturais e naturais, os quais transcendem a noção de “conjunto” ou “centro histórico” para abarcar o contexto urbano regional e seu entorno.

texto e da adaptação do bem patrimonial na vida contemporânea (CHOAY, 2001). O nexo entre a conservação e o planejamento urbano deve estar fundamentado nas características singulares das áreas preservadas – como artefatos repositórios de sentidos e práticas – no amplo contexto da cidade.

No que tange ao patrimônio ambiental urbano, foi possível identificar diferentes percepções. Enquanto Lemos (1982), Nigro (1999) e Rodrigues e Tourinho (2016) abordam as questões urbanísticas relacionadas ao planejamento e à preservação, Castriola (2010, 2013) evidencia as perspectivas físicas, territoriais e urbanas e como as mesmas se inter-relacionam na cidade, Yázigi e Starling (2012) propõem uma definição social e inclusiva caracterizada pelos valores pragmáticos, cognitivos, estéticos e afetivos e Meneses (1978, 2006) evoca as dimensões sociais, culturais, simbólicas e afetivas de forma a proteger os elementos da memória e da cultura. Portanto, observa-se que o conceito não foi plenamente consolidado e muito menos contemplado em nenhuma legislação.

Dentro desse quadro, a definição de patrimônio ambiental urbano que mais se aproxima com o conteúdo discutido nesse trabalho é aquela abordada por Meneses (1978, 2000, 2006) especificamente, por evidenciar as dimensões sociais e simbólicas, porém atualizadas em relação ao debate urbanístico. Ademais, a concepção trabalhada pelo autor não se preocupa exclusivamente com a preservação das edificações, mas com a trama de interações que lhe confere dinamismo e importância, transformando-as em patrimônio vivo, isto porque os bens pertencentes ao patrimônio industrial ferroviário são testemunhos da memória, do trabalho, do cotidiano e do lugar das ações sociais. A auto representação da comunidade constitui a resignação do pertencimento. Sem essa reflexão, os elementos se tornam vazios e sem significados, por isso é necessário compreender a paisagem com ênfase nas relações territoriais e sociais que contempla o patrimônio industrial ferroviário inserido na escala urbana – interpretado como patrimônio ambiental urbano.

1.2. A sistematização dos conjuntos históricos nas Cartas Patrimoniais

As Cartas e Recomendações Patrimoniais constituem documentos teóricos que auxiliam a atuação de profissionais que trabalham com a gestão patrimonial.

Destarte, esses documentos não possuem a função de legislar sobre os bens, mas a de concederem orientação técnica para que os órgãos, instituições, profissionais (autônomos e liberais) e pesquisadores adotem métodos e ações convergentes à preservação e conservação patrimonial por meio de diretrizes, planos, manutenção e restauro. Em síntese, as cartas trazem critérios conceituais válidos internacionalmente que devem ser analisados de acordo com as especificidades patrimoniais e locais. Esses documentos serão utilizados na presente investigação para compreender a natureza sistêmica e a proteção dos conjuntos históricos dentro dos quais se inserem os industriais ferroviários.

Acerca do assunto, em 1931 foi elaborada, pelo Escritório Internacional dos Museus Sociedade das Nações, a Carta de Atenas, primeiro documento internacional que dispôs sobre a conservação, manutenção e utilização de bens culturais. Como medida contundente, a declaração propôs o respeito ao caráter da fisionomia das cidades, sobretudo na vizinhança dos monumentos antigos, cuja proximidade deve ser objeto de cuidados especiais. O termo “conjunto” aparece diretamente relacionado à valorização dos monumentos. Assim, recomenda-se que devem ser preservadas as características pitorescas dos conjuntos monumentais. Em termos conceituais, a carta acentua a valorização monumental de forma isolada – ainda que exista uma pequena ressalva aos conjuntos – e atribui ao Estado a responsabilidade pela proteção dos monumentos (ESCRITÓRIO INTERNACIONAL DOS MUSEUS SOCIEDADE DAS NAÇÕES, 1931).

Alguns anos depois, como fruto do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), a Carta de Atenas de 1933 trouxe contribuições significativas ao destacar a relação do monumento com a cidade, a importância do planejamento regional e urbano, assim como diretrizes para as construções em zonas que envolvam os monumentos históricos, aspectos que devem ser complementados pelos valores arquitetônicos tanto nos edifícios isolados quanto nos conjuntos urbanos. Nesse caso, a noção de conjunto urbano mencionada na Carta se refere a grupos monumentais existentes na cidade como expressão de uma cultura anterior e de interesse geral (CIAM, 1933).

Em 1948, após o fim da Segunda Guerra Mundial, a Declaração Universal dos Direitos do Homem, publicada pela Organização das Nações Unidas (ONU), reconheceu o acesso ao patrimônio como algo inerente à participação na vida cultural. Além disso, as perdas ocasionadas pelos conflitos armados intensificaram a pre-

ocupação patrimonial, reafirmada pela *United Nation Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO) na Declaração de Haia, de 1954, e ratificada em 1958 por Juscelino Kubitschek, presidente do Brasil na época. No que se refere às disposições gerais, a Declaração de Haia define os bens culturais como elementos móveis ou imóveis de importância patrimonial. Dentro desse grupo estão os monumentos de arquiteturas, de arte ou de ciência, os lugares de interesse arqueológico e os complexos de edificações que em vista de seu conjunto apresentem um elevado interesse histórico, artístico ou arqueológico. Essa definição caracteriza os conjuntos como grupos de edificações com importante valor histórico (UNESCO, 1954).

Passado o período entre guerras, a preocupação com os bens patrimoniais adquiriu outras dimensões, acarretadas pelo crescimento exacerbado das grandes capitais e pela especulação imobiliária, levando, conseqüentemente, a uma apreensão não só com os monumentos, mas com o entorno. Esses foram alguns dos principais assuntos discutidos na 12ª Conferência Geral da UNESCO, em 1962, que resultou na Recomendação Paris Paisagens e Sítios. O documento destaca que a salvaguarda – identificação, conservação, proteção, restauração, reabilitação, manutenção e revitalização – das paisagens e sítios urbanos, cuja formação seja no todo ou, em parte, obra da ação do homem deve estar mais próximas das medidas de proteção aos monumentos. Dentro dessas estratégias menciona-se: o controle geral por parte das autoridades competentes; a inserção de restrições nos planos de urbanização e no planejamento em diferentes níveis (regionais, rurais ou urbanos); a proteção legal dos sítios isolados e a aquisição de sítios pelas coletividades públicas. Ainda que o termo “conjunto” não apareça diretamente, a Recomendação, ao fazer menção aos sítios urbanos, inclui os conjuntos de edificações monumentais (UNESCO, 1962).

Assim, a concepção de monumento abrange cidades e conjuntos urbanos, constituindo um papel memorial tanto nas edificações quanto nos estilos de vida (GROMMONT, 2006). A Carta de Veneza, publicada em 1964 pelo ICOMOS, ao caracterizar os monumentos como criações isoladas, sítios urbanos ou rurais inclui não apenas as grandes edificações, mas também as modestas que com o tempo tenham adquirido um significado cultural. Dentro dessa definição é possível inserir os elementos representativos da industrialização. Outro aspecto importante da Carta recai sobre o fato da percepção de monumento ter sido considerada inseparável da história e do meio que o situa (ICOMOS, 1964).

A partir de então, o entorno é identificado como agente essencial à edificação (UNESCO, 1964; MENICONI, 1999). Observa-se com isso uma visão mais abrangente encarregada de modificar a concepção do bem cultural e sua relação com o espaço físico. Essa reflexão inicia-se na Carta de Veneza e é acentuada com maior intensidade nas Normas de Quito, publicada pela Organização dos Estados Americanos (OEA) como resultado da reunião realizada em 1967 sobre a conservação e a utilização de monumentos e lugares de interesse histórico e artístico. Tendo em vista que a percepção de espaço é destacada como impartível ao conceito de monumento, a tutela do Estado deve desdobrar-se no âmbito urbano, isso porque o acelerado processo de desenvolvimento viabilizou tanto a implantação de obras de infraestrutura, quanto a ocupação de extensas áreas por instalações e construções imobiliárias capazes de deformar ou até mesmo apagar as expressões do passado (OEA, 1967).

Conforme as Normas de Quito (1967), um monumento restaurado ou um conjunto valorizado constitui a história viva de determinadas sociedades. Para os efeitos de proteção e valorização, o espaço urbano que os núcleos ou conjuntos monumentais ocupam é delimitado como a: zona de proteção rigorosa representada pela densidade monumental ou ambiental, zona de proteção ou respeito, com maior tolerância e a zona de proteção da paisagem urbana, que inclui a natureza circundante. O documento também evidencia a importância do conceito de monumento se expandir às manifestações próprias da cultura dos séculos 19 e 20 (OEA, 1967), dentro das quais é possível incluir os conjuntos industriais ferroviários.

Novamente, a necessidade de harmonizar a preservação do patrimônio cultural com as transformações ocasionadas pelo desenvolvimento social e econômico, assim como a elaboração de mecanismos que respondam às referências do planejamento, foram alguns dos temas abordados durante a 15ª Conferência Geral da ONU, realizada em 1968. Como resultado, a Recomendação de Paris de Obras Públicas ou Privadas define os bens culturais como “sítios arqueológicos, históricos ou científicos, edificações ou outros elementos de valor histórico, científico ou arquitetônico [...], incluindo os conjuntos tradicionais, os bairros, as zonas urbanas e rurais e os vestígios das civilizações anteriores” (ONU, 1968, p. 3). Assim, a salvaguarda desses bens deve ser ratificada por meio de medidas que estabeleçam a proteção legal ou a criação de zonas específicas que, inclusive, contemplem o entorno.

A década de 70 é considerada um importante marco para a sistematização dos conjuntos históricos, pois uma nova concepção surge ao longo do período. No âmbito nacional, em 1971, como resultado do 2º Encontro dos Governadores de Estado, secretários Estaduais e representantes de instituições culturais, foi promulgado o Compromisso de Salvador, que realçou a importância da elaboração de uma lei específica destinada aos conjuntos paisagísticos, arquitetônicos e urbanos com valor cultural. Conforme o documento, esse instrumento legal deveria ser complementado com a criação de planos diretores e urbanos, assim como projetos de obras públicas e particulares que envolvessem os bens culturais (IPHAN, 1971).

Em virtude das constantes ameaças que afetavam o patrimônio cultural, sejam elas ocasionadas pela degradação ou pela evolução da vida social e econômica, a UNESCO aprovou em 1972 a publicação da Recomendação de Paris sobre a Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural. A definição de patrimônio cultural presente no texto inclui não apenas os monumentos, mas também os conjuntos e os lugares notáveis. Em termos conceituais, os conjuntos são caracterizados como “grupos de construções isoladas ou reunidas que, em virtude de sua arquitetura, unidade ou integridade na paisagem, possuam valores universais excepcionais do ponto de vista da arte ou da ciência” (UNESCO, 1972, p. 2). Essa definição se configura como um importante marco conceitual, pois além do caráter arquitetônico, são mencionados os atributos artísticos e científicos dos conjuntos. Cabe recordar que nas cartas anteriores – Declaração de Haia (1954), Recomendação Paris Paisagens e Sítios (1962) e Recomendação de Paris de Obras Públicas (1968) – os conjuntos são descritos como grupos de edificações com interesse histórico e artístico.

Nota-se, com isso, que a concepção de patrimônio cultural é paulatinamente ampliada de monumento isolado para conjuntos arquitetônicos e urbanos, aspecto apontado na Carta do Patrimônio Arquitetônico Europeu, de setembro de 1975 – conhecida como Manifesto de Amsterdã –, e também na Declaração de Amsterdã, de outubro de 1975. O primeiro documento foi promulgado durante o Congresso sobre o Patrimônio Arquitetônico Europeu e o segundo foi elaborado como resultado do evento. Não obstante, ambos foram publicados pelo Conselho da Europa, são complementares e destacam que o patrimônio arquitetônico deve incluir não apenas os monumentos, mas também os conjuntos em seu ambiente natural ou construído (CONSELHO DA EUROPA, 1975).

Assim, como parte do patrimônio cultural, a proteção dos conjuntos arquitetônicos pode ser concebida em uma perspectiva global desde que os mesmos possuam valores históricos e culturais, processo que envolve desde os edifícios mais modestos até os modernos juntamente com o ambiente que o inserem. Dentro de uma perspectiva global, a identificação dos valores estéticos e culturais para a proteção dos conjuntos pode conduzir a consolidação de objetivos e regras particulares. Para isso, o documento recomenda a elaboração de um inventário que delimite as zonas de proteção. Esse instrumento metodológico deve conceder informações importantes para a administração dos espaços (CONSELHO DA EUROPA, 1975).

Tanto o Manifesto quanto a Declaração de Amsterdã ampliam não somente a percepção, mas a proteção dos conjuntos edificados como elementos a serem preservados. Isso porque ambos os documentos embutem deveres de proteção do patrimônio aos poderes locais e consideram que a composição dos ambientes não deve ser modificada. A conservação do patrimônio arquitetônico é ressaltada como um dos propósitos do planejamento urbano, viabilizada pelo diálogo entre os diferentes agentes (conservadores e planejadores) e pela integração do patrimônio na vida social. Além disso, os documentos destacaram que a política de planejamento deveria prever medidas especiais para a delimitação dos conjuntos arquitetônicos e estimular novas atividades em zonas em declínio econômico com o intuito de impedir a degradação (CONSELHO EUROPA, 1975).

Para Funari e Pelegrini (2006), a Declaração de Amsterdã, atribui ao poder público municipal a responsabilidade de elaborar programas de conservação e recursos financeiros para a preservação dos tecidos urbanos. Nesses preceitos, Lopes e Correia (2004 apud LINO, 2010) salientam que o acelerado crescimento das populações nas cidades configurou a revitalização dos centros e conjuntos históricos remotos por meio da reutilização do patrimônio edificado existente e a manutenção da ambiência social dos bairros históricos. Como resultado disso possibilitou o envolvimento da população dos núcleos urbanos nos projetos de valorização local com referências ao passado e à cultura (SIMÃO, 2001).

Para Meneses (2006), nas décadas de 1970 e 1980, mesmo com a circulação de documentos programáticos mais progressistas, como a Declaração de Amsterdã, vários círculos técnicos não aceitavam a atenção atribuída para a natureza social do patrimônio ambiental urbano. Para o autor, a percepção de conjunto deve ser entendida como a ordenação de elementos que se relacionam

entre si, e não na somatória de objetos. Assim, é necessário estabelecer uma relação harmônica entre as partes e o todo para que se possa falar de conjunto. No sentido clássico, os mesmos significavam “proporção, ordem e simetria, tendo como atributo a regularidade, a coerência e a dimensão que, do ponto de vista formal, deveriam ser contínuos e homogêneos” (MENESES, 2006, p. 45). Como consequência, “conjunto” e “harmonia” são evidenciados como pressupostos espaciais importantes para as áreas urbanas.

Ainda que os conjuntos históricos tenham sido abordados em eventos científicos, debates acadêmicos e em algumas Cartas Patrimoniais anteriores, somente em 1976 esses bens são alvos de um documento exclusivo. Com a publicação, pela UNESCO, da Recomendação sobre a salvaguarda dos conjuntos históricos e da sua vida contemporânea – conhecida como Carta de Nairóbi, os conjuntos históricos ou tradicionais são definidos como:

Todo agrupamento de construções e de espaços, inclusive os sítios arqueológicos e paleontológicos, que constituem um assentamento humano, tanto no meio urbano quanto no rural e cuja coesão e valor são reconhecidos do ponto de vista arqueológico, pré-histórico, histórico ou sociocultural (UNESCO, 1976, p.3).

Dentro dos conjuntos mencionados na Carta de Nairóbi, incluem-se: os sítios pré-históricos, as cidades históricas, os bairros urbanos antigos, as aldeias, os lugarejos e os conjuntos monumentais homogêneos, sendo que esses últimos devem ser conservados de forma articulada. Todavia, para serem considerados testemunhos tangíveis de um passado que lhes concedeu forma, os conjuntos históricos ou tradicionais juntamente com a sua ambiência devem ser compreendidos como um patrimônio insubstituível. Nesse caso, a ambiência se refere ao quadro natural que atua na concepção estática, na dinâmica desses bens ou se vincula a eles de maneira imediata, seja no espaço ou por laços sociais, econômicos ou culturais (UNESCO, 1976).

Conforme a Carta de Nairóbi (1976), a política de proteção patrimonial para os conjuntos históricos deve incluir a adoção de medidas jurídicas, técnicas, econômicas e sociais para a salvaguarda dos conjuntos históricos ou tradicionais e de sua ambiência como parte do planejamento urbano territorial para adaptá-los às exigências da vida contemporânea. A análise do conjunto pode ser realizada por meio da evolução espacial, com dados arqueológicos, históricos, arquitetônicos, técnicos e econômicos. Como em outras Cartas Patrimoniais, o inventário também é destacado

como instrumento metodológico capaz de potencializar não apenas a identificação, mas também a compreensão dos imóveis ou grupos de edifícios a serem protegidos e conservados; porém, além da investigação arquitetônica da qual o inventário faz parte, o documento menciona a importância de estudos pormenorizados sobre as estruturas sociais, econômicas, culturais e técnicas, ou seja, os contextos urbanos ou regionais mais amplos (UNESCO, 1976).

Por se tratar de um texto genérico, a Carta de Nairóbi destaca que os Estados devem adaptar o conteúdo expresso no documento às necessidades locais, bem como promulgar novos textos legislativos e regulamentares para assegurar a salvaguarda dos conjuntos históricos e sua ambiência. As ações de salvaguarda podem associar os interesses das autoridades públicas com o dos proprietários particulares e cidadãos. Dentro das estratégias financeiras menciona-se a criação de fundos com doações particulares e isenções fiscais a fundações empresariais e comerciais. Ademais, a Recomendação ressalta que os estudos sobre os conjuntos históricos devem ser incluídos dentro do aprendizado sobre a história patrimonial, com o intuito de fomentar a compreensão e o respeito às obras do passado. Essa estratégia de difusão pode ser complementada com a realização de visitas aos conjuntos e por mecanismos audiovisuais. Não obstante, antes de refletir sobre os planos e normas para a salvaguarda, segundo o documento, faz-se necessário, analisar os aspectos urbanísticos, arquitetônicos, econômicos e sociais, assim como a capacidade desses bens de receberem funções específicas (UNESCO, 1976).

No Brasil, os conjuntos existentes nas cidades de Brasília, Salvador e Olinda receberam a chancela universal da UNESCO. No entanto, como destaca Meneguello (2005), a expressão “conjunto arquitetônico, paisagístico e urbanístico” é empregada apenas nas cidades de São Luís do Maranhão, Goiás e Diamantina. Para Silva Telles (1984), em virtude da fragilidade dos poderes públicos locais, recomendações como a de Nairóbi não encontram tamanha representatividade, pois parte significativa das rendas advém do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU). Assim, os interesses dos especuladores ou proprietários interferem drasticamente na preservação dos conjuntos históricos. Todavia, isso pode ser revertido com políticas locais e por meio do estímulo às ações de preservação dentro dos Planos Diretores ou nas Leis de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) (MURTA, 2001). Ademais, a isenção do IPTU também constitui uma das formas de incentivar os proprietários a colaborarem com

a manutenção dos bens tombados, fator que pode contribuir tanto para a preservação quanto para a valorização patrimonial.

Dentro desse contexto, a Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Arquitetônico da Europa, realizada em Granada em 1985, descreve os conjuntos como: “agrupamentos homogêneos de construções urbanas ou rurais, notáveis pelo seu interesse histórico, arqueológico, artístico, científico, social ou técnico” (CONVENÇÃO DA EUROPA, 1985, p. 2), definição semelhante às que foram identificadas nas Recomendações internacionais anteriores. No que se refere aos instrumentos metodológicos, o inventário é novamente destacado para a identificação dos conjuntos e em caso de ameaça todas as informações sobre os bens devem ser compiladas de modo adequado. Ademais, a conservação, a promoção e a utilização do patrimônio são destacadas como elementos imprescindíveis das políticas públicas aplicadas aos bens culturais. Cabe recordar, no entanto, que o uso deve respeitar as características arquitetônicas e históricas do patrimônio, além de atender as necessidades da vida contemporânea dos moradores locais (CONSELHO DA EUROPA, 1985).

Nesse sentido, a conservação das áreas urbanas históricas em conjunto com os ambientes naturais e produzidos pelo homem foi um dos principais assuntos abordados em outubro de 1987 durante a Conferência Geral do ICOMOS que resultou na Carta de Washington; texto que caracterizou os conjuntos históricos como a expressão das sociedades ao longo da história. Além de atuarem como documentos, esses bens incorporam valores às culturas urbanas tradicionais e devem ser preservados, pois se encontram ameaçados pela típica urbanização da era industrial. Por isso, a Carta de Washington destaca a necessidade de combater as perdas sociais irreversíveis dos conjuntos por meio de uma política coerente de desenvolvimento econômico e social que necessariamente deve ser considerada no planejamento físico territorial, nos planos urbanos em diferentes níveis e nos estudos pluridisciplinares (ICOMOS, 1987).

A conservação das áreas históricas por meio da proteção, conservação e restauro, assim como o desenvolvimento e a adaptação harmoniosa à vida contemporânea, foram aspectos destacados na Carta de Nairóbi (1976) e reafirmados na Carta de Washington (1987). Para Bardese (2011), essa última Recomendação consolida a compreensão de que a preservação de áreas urbanas pode estar integrada

às diretrizes expansivas, que variam desde a elaboração de planos administrativos, jurídicos e financeiros até a participação da comunidade local (BARDESE, 2011).

Essas questões foram abordadas no Brasil em 1987, durante o 1º Seminário Brasileiro para a Preservação e Revitalização, e resultaram na Carta de Petrópolis, documento que acentua a diversidade sociocultural e a dimensão democrática do patrimônio. Para isso, os sítios históricos urbanos são compreendidos como espaços que congregam “testemunhos do fazer cultural da cidade em suas diversas manifestações. Esse sítio urbano deve ser entendido em seu sentido operacional de área crítica, e não por oposição a espaços não históricos, pois toda cidade é um organismo histórico” (SEMINÁRIO BRASILEIRO PARA PRESERVAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DE CENTROS HISTÓRICOS, 1987, p. 1). Pode-se dizer que o sítio histórico urbano faz parte de um contexto que contempla as paisagens naturais e construídas, com base nos valores estabelecidos entre o passado e o presente em constante dinamismo. De forma complementar, esses bens incluem de forma indireta os conjuntos históricos, pois a cidade como expressão cultural – socialmente fabricada – não deve ser eliminatória, mas somatória.

Assim, os conjuntos históricos demandam proteção, pois fazem parte do sistema de produção social. Esse processo não se deve exclusivamente pelos usos, mas ao universo do trabalho e cotidiano, de forma a manifestar expressões de uma sociedade heterogênea. Destarte, a preservação de sítios históricos e urbanos, segundo a Carta de Petrópolis, deve ser pressuposto do planejamento urbano alicerçado nos mecanismos formadores e atuantes da estruturação do espaço urbano. Para tanto, faz-se necessária a atuação integrada dos órgãos em diferentes níveis juntamente com a participação da comunidade interessada nas decisões de planejamento, aspectos importantes do pleno exercício da cidadania (SEMINÁRIO BRASILEIRO PARA PRESERVAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DE CENTROS HISTÓRICOS, 1987). O inventário aparece novamente como uma das ferramentas para o conhecimento sobre os sítios urbanos, aspecto aludido em outros documentos patrimoniais – Declaração e Manifesto de Amsterdã, de 1975, Carta de Nairóbi, de 1976 e na Convenção de Granada, de 1985. Porém, como diferencial, recomenda-se que o inventário seja realizado com a participação da comunidade, a fim de que compreender o valor atribuído aos bens e simultaneamente fortalecer os vínculos patrimoniais.

A percepção de conjunto também é expressa na Constituição Federal de 1988, que redefine o conceito de patrimônio cultural com base em Cartas e Recomendações internacionais. Assim, “constituem o patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto” (BRASIL, 1998, art. 216^o), desde que os mesmos aludem à identidade, à ação ou à memória dos diferentes grupos sociais, dentro dos quais destacam-se: as criações artísticas e tecnológicas; os modos de criar e os conjuntos urbanos. Nota-se que essa definição não acrescenta grandes contributos para a sistematização dos conjuntos, por ser genérica.

A definição de patrimônio cultural presente na Constituição Federal de 1988 remete ao conceito expresso na Recomendação de Paris, de 1972, que foi utilizada como peça chave nas Linhas de Orientação sobre a Educação e a Formação em Conservação de Monumentos, Conjuntos e Sítios, publicada pela ICOMOS em 1993. O documento destaca que a conservação dos conjuntos deve incluir: a interpretação com ênfase no significado emocional, cultural e utilitário; o entendimento da história e tecnologia; a compreensão das relações existentes entre o bem e o entorno e uma reflexão sobre os conjuntos como sistemas complexos de elementos relacionados entre si (ICOMOS, 1993).

Perante o exposto, como forma de disseminar o significado cultural não apenas dos conjuntos históricos, mas dos bens patrimoniais, o ICOMOS Austrália publicou em 1999 a Carta de Burra sobre a Conservação dos Sítios com Significados Culturais.³⁴ O documento considera como sítios, os lugares de acontecimentos históricos, áreas urbanas, cidades, lugares industriais e inclusive os grupos de edifícios e seus componentes. No que se refere ao significado cultural, o mesmo deve ser compreendido pelo valor estético, histórico, científico, social ou espiritual, atributos identificados no sítio, no entorno, no uso que lhe foi atribuído, nos registros ou até mesmo nos objetos relacionados. A expressão “significado cultural” é utilizada como sinônimo de significado patrimonial e valor cultural. Entretanto, o documento salienta que a interpretação do sítio pode variar ou ser alterada de acordo com os indivíduos, grupos, ou até mesmo com as novas funções que lhe forem atribuídas. Para que isso seja evitado, a compreensão do significado cultural deve anteceder as ações,

³⁴O documento esclarece que as três versões anteriores da Carta de Burra, de 1979, 1971 e 1988, foram atualizadas por meio de um extenso processo de revisão. Assim, de acordo com ICOMOS Austrália, somente a Carta de Burra de 1999 deve ser considerada válida.

as políticas e os mecanismos de gestão, a fim de transmiti-lo para as gerações futuras (ICOMOS, 1999).

Como destacado na Carta de Burra, de 1999, o significado cultural, em alguns casos, pode estar presente no entorno e, por esse motivo, faz-se necessário entender a história e a evolução da área em que o bem está inserido. Esse assunto é abordado de forma direta na Declaração de Xi'an, publicada pelo ICOMOS em 2005, que conceitua o entorno como um meio característico, seja de natureza reduzida ou extensa, que faz parte ou contribui para seu significado e caráter peculiar (ICOMOS, 2005, p. 2). À vista disso, as leis e diretrizes para proteção das estruturas edificadas devem restringir uma proteção ou respeito ao entorno, de modo a contribuir para a conservação do significado e caráter diferenciado do mesmo. O documento recomenda o desenvolvimento de estratégias sustentáveis de conservação e gestão do entorno.

Além dos atributos materiais e físicos, a reflexão sobre os conjuntos premia o significado cultural, os contextos sociais que os envolvem, assim como o espírito do lugar. De acordo com a Declaração de Québec, publicada pelo ICOMOS em 2008, o espírito do lugar é composto por elementos físicos e espirituais capazes de transmitir sentido, emoção e mistério, conferindo significado ao patrimônio e seu entorno e, por isso, deve ser considerado tanto nas legislações patrimoniais quanto nas estratégias de salvaguarda (ICOMOS, 2008).

No entanto, em decorrência das diferentes mudanças que exercem influência tanto nos bens culturais quanto no entorno social e no espírito do lugar, o ICOMOS publicou em 2011 os Princípios de La Valleta para a Salvaguarda e Gestão de Cidades e Conjuntos Históricos adotados em Paris. Segundo o documento, as áreas históricas constituem estruturas espaciais que expressam a evolução de determinada sociedade por meio de fundamentos tangíveis e intangíveis. Entre os elementos tangíveis destacam-se os conjuntos históricos, enquanto os intangíveis incluem os aspectos que concedem substância ao valor histórico, ou seja, as funções simbólicas e históricas, as memórias e as referências culturais. Assim, as áreas históricas urbanas fazem parte de um amplo contexto natural ou de origem humana e, por isso, devem ser integradas ao planejamento urbano para o desenvolvimento do território (ICOMOS, 2011).

Perante o exposto, a análise das Cartas e das Recomendações Patrimoniais com ênfase nos conjuntos históricos permitiu a compreensão dos mesmos, pautada

na evolução do patrimônio cultural. No entanto, cada documento o conceitua de forma diferente. A Carta de Atenas (1933) considera como conjunto os núcleos urbanos e grupos monumentais existentes na cidade como expressão de uma cultura anterior e que correspondam a um interesse geral. Por outro lado, a Carta de Haia (1954) e a Recomendação Paris de Obras Públicas e Particulares (1968) destacam que conjuntos formados por grupos de edificações que apresentem interesse histórico fazem parte do universo que compõem os bens culturais. Logo, as definições expressas nas primeiras cartas patrimoniais permitem identificar a definição clássica de conjunto pautada nos atributos arquitetônicos, o que foi modificado a partir da década de 70.

Durante a Recomendação de Paris (1972), os conjuntos são incluídos na definição de patrimônio cultural, seja por sua arquitetura, paisagem, unidade ou pelos valores excepcionais do ponto de vista da arte e da ciência. Ainda que a percepção de espaço como elemento indissociável do conceito de bens a serem preservados tenha sido um dos aspectos mencionados na Carta de Veneza (1964) e reiterado com maior destaque nas Normas de Quito (1967), foi somente a partir de 1975, com a publicação do Manifesto e da Carta de Amsterdã, que esses aspectos foram aplicados aos conjuntos históricos. De acordo com os dois últimos documentos, como parte do patrimônio cultural, os conjuntos e seus ambientes – naturais e construídos – devem ser protegidos em uma perspectiva global desde que os mesmos possuam valores históricos e culturais. Isto é, a proteção não deve recair apenas aos conjuntos edificados, mas também ao entorno que os compõem.

Posteriormente, a Carta de Nairóbi (1976) e a Convenção de Granada (1985) atribuem definições similares aos conjuntos históricos e sua ambiência, considerando-os patrimônios insubstituíveis, formados por agrupamentos homogêneos de construções que possuam valores históricos, arqueológicos, artísticos, científicos, sociais ou técnicos. De acordo com a Constituição Federal do Brasil (1988), os conjuntos são considerados bens que aludem à identidade, à ação e à memória de diferentes grupos. Essas definições remetem aos aspectos sociais e cotidianos e não exclusivamente aos atributos arquitetônicos, o que foi potencializado com a ampliação do conceito de patrimônio.

Dessa forma, a concepção de conjunto a ser protegido deverá ser reavaliada em função da compreensão do patrimônio ambiental urbano. Para tanto, faz-se necessária uma reflexão que contemple da somatória de edifícios ao sítio urbano, e

que posteriormente se desloque dos edifícios para o ambiente urbano e avance das estruturas edificadas para o espaço edificado. Esses aspectos devem incluir os elementos do ambiente construído juntamente com os atributos simbólicos na concepção de sítio histórico (MENESES, 1978, 2006).

Portanto, ainda que as definições sobre os conjuntos históricos identificadas nas Cartas Patrimoniais priorizem as unidades edificadas, torna-se cada vez mais evidente que outros elementos – tais como a ambiência, o significado cultural e o espírito do lugar – devem ser levados em consideração na proteção dos bens inseridos na dinâmica urbana. Essa mudança conceitual acarreta consequências tanto na proposição das intervenções quanto na gestão patrimonial, o que justifica a reflexão sobre as estratégias de conservação.

1.3. Estratégias contemporâneas de conservação

As transformações urbanas, econômicas e sociais têm acarretado o desaparecimento de diversos testemunhos do passado. Como resultado, significativos edifícios e conjuntos que outrora sediavam atividades industriais foram demolidos. Por isso deve-se analisar as experiências passadas e desenvolver ações diferenciadas com os vestígios da cultura industrial ainda existentes (FALCONER e JONES, 2001; FERRARI, 2007). Compete não unicamente ao poder público, mas também à sociedade refletir sobre métodos e estratégias que destaquem o legado industrial ferroviário (STRATTON, 2000).

Para tanto, considera-se como conservação o conjunto de ações destinadas a salvaguardar e prevenir os bens patrimoniais por meio de obras de manutenção necessárias ao correto funcionamento de um edifício ou conjunto (OPRURB, 1995; ALFREY e PUTMAN, 1992). Em síntese, a conservação exige, antes de qualquer coisa, a manutenção permanente, a qual “é favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é, portanto, desejável, mas não pode alterar a disposição ou a decoração dos edifícios” (ICOMOS, 1964, p. 2). Outra definição que caminha na mesma linha de raciocínio considera a conservação como uma ação cultural responsável por atribuir um novo ciclo de vida para determinado bem patrimonial e funções úteis à sociedade, não podendo deixar de mencionar o caráter social da propriedade dos imóveis (DURANA ISUSI, 1982).

Neste sentido, a justificativa mais recorrente para a conservação do patrimônio industrial ferroviário é em termos culturais, pois esses bens são capazes de expressar a forma como determinada sociedade pensava, vivia e construía (JOHN YATES, 1997). Além de transmitir ao futuro os valores documentais do passado produtivo, a conservação do patrimônio industrial ferroviário visa ressaltar a importância simbólica que cada um dos espaços desempenha na história local. Todavia, para tornar a conservação uma ação eficaz deve-se conhecer o território, a dinâmica empresarial e estabelecer técnicas que antecipem a obsolescência, o desuso ou até mesmo a eliminação inexorável do bem patrimonial (ÁLVAREZ ARECES, 2002).

Entre os diferentes métodos utilizados para a conservação, estão as intervenções que podem ser compreendidas como um tipo de atuação possível de ser executada em edifícios ou arquiteturas – quer seja para proteção, preservação, reabilitação ou para restauração (SOLÁ-MORALES, 1982). Cabe destacar que as intervenções físicas não possuem somente a intenção de prolongar a vida dos edifícios, mas também do meio urbano e dos espaços públicos. Conforme Salcedo (2013), as intervenções em edificações e conjuntos históricos devem ser realizadas com cautela e responsabilidade cultural e social.

Essas considerações trazem consigo três vertentes de análise dos bens industriais ferroviários: a primeira, como peças arquitetônicas vivas e sujeitas a constantes remodelações e reutilizações; a segunda, como agentes ativos de transformações urbanas e a terceira e última, como patrimônio histórico que demanda catalogação, análise e difusão. Não se trata exclusivamente de conservar para atribuir voz ao passado, mas representá-lo em sua pluralidade e em seus diferentes valores (SOBRINO SIMAL, 2011).

Dentro do amplo panorama que compõe a conservação do patrimônio industrial ferroviário, ressalta-se a reabilitação e a reutilização de edifícios e conjuntos de forma social e com enfoque no espaço urbano. Essas ações foram identificadas no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara, o que legitimou o aprofundamento nos estudos. O cerne da discussão consiste em indagar os fundamentos que norteiam essas ações para, posteriormente, entender como os mesmos foram aplicados de forma prática. Ademais, a discussão também inclui alguns exemplos de reutilização e difusão do patrimônio industrial ferroviário identificados na Espanha.

Todavia antes de conceituar as ações a favor da conservação patrimonial, enfatiza-se que a reabilitação discutida nesta pesquisa não se trata de uma mera

reforma; pelo contrário, a intervenção arquitetônica para a reabilitação deve estar pautada no restauro como ato crítico e cultural a ser executado com “respeito pela obra, pela sua materialidade, pelos seus aspectos documentais e em rigorosa fundamentação histórica com vistas à sua apreensão pelo tempo atual e à sua transmissão para as próximas gerações” (KÜHL, 2008, p. 278). De forma complementar, esse processo deve estar fundamentado nos princípios de distinguibilidade da ação contemporânea, reversibilidade, mínima intervenção e compatibilidade de técnicas e materiais. Como um dos pilares do restauro, a distinguibilidade não sugere o tempo como reversível e tampouco deve incentivar o observador a confundir a intervenção atual com o que existia anteriormente. A ação executada sobre os bens deve ser reversível, não pode alterar a obra em sua substância e necessariamente deve respeitar o conteúdo preexistente, de modo a facilitar futuras intervenções. Também é importante que o restauro não “desnature o documento histórico nem a obra como imagem figurada”, aspecto que caracteriza a mínima intervenção. É necessária ainda a compatibilidade entre as técnicas e os materiais empregados, pois deve existir uma constância física entre o objeto e seu tratamento (KÜHL, 2006, p.26).³⁵ Em síntese, o restauro como método de intervenção deve ser utilizado para conservar e reintroduzir os bens na vida contemporânea (KÜHL, 2008).

Em termos conceituais, a reabilitação de um edifício consiste em um processo que visa melhorar, recuperar³⁶ e solucionar as anomalias físicas (funcionais, sociais e econômicas) de determinado bem patrimonial (OPRURB, 1995). A reabilitação também pode ser compreendida como uma ação que preserva ao máximo as estruturas, de modo a adapta-las a um novo uso ou função, sem alterar seu valor histórico (MARICATO, 2001; ICOMOS, 2001). Aplicado ao patrimônio industrial ferroviário, a reabilitação estabelece um contexto que resulta no espaço simbiótico e de transição entre a cidade e as estruturas industriais (caracterizado pelo vivido, vivo e visível). O processo permite a abertura e a valorização de espaços que anteriormente eram desconhecidos ou estavam descontextualizados. Entre as virtudes da ação, destaca-se o fato da reabilitação potencializar o intermédio entre a população e o

³⁵ Para maiores informações sobre as teorias do restauro vide: Kühl (2008; 2006), Cunha (2010) e Salcedo (2013).

³⁶ É possível observar que o processo de recuperação aparece dentro do conceito de reabilitação e tem como objetivo valorizar determinado bem que se encontra temporariamente abandonado, degradado ou privado. Em outras palavras, a recuperação pode ser compreendida como o retorno de um bem ou edifício a uma forma útil que ver-se a estabilidade (GONZALÉZ-VARAS, 2008).

território, entre a memória e a contemporaneidade e entre o patrimônio e o futuro, por meio de um enfoque socialmente comprometido e experimental (SOBRINO SIMAL, 2012).

A reabilitação de edifícios com valor patrimonial traz consigo uma nova fase, que possui como premissa a adaptação a novos usos. Porém, esses usos devem estar pautados em estudos cautelosos, contribuir para a manutenção das características do edifício, além de atender as necessidades locais. Assim, permitir ao patrimônio uma atividade rentável, que fomente sua manutenção e reuso pode constituir um dos aspectos importantes para a preservação (TALAMINI, 2014). Em suma, a reabilitação consiste na intervenção física (que deve ser fundamentada no restauro) para o reuso.

A partir da década de 1970 foram elaborados diferentes estudos para a reutilização de edifícios e conjuntos industriais desativados (RUFINONI, 2010). Essas ações tiveram como base os exemplos desenvolvidos nos países anglo-saxões atingidos pelo processo de desindustrialização e posteriormente foram exportadas para diversas cidades do mundo (CORDEIRO, 2001).

Em 1982, durante a I Jornada sobre a Proteção e Revalorização do Patrimônio Industrial realizada em Bilbao (Espanha), a reutilização foi definida como “*acción de restituir a un inmueble su valor de uso inicial mediante la mejora de la función del mismo al introducir elementos de modernización*” (DURANA ISUSI, 1982, p. 243).³⁷ Esse processo envolve a preservação das características físicas e espaciais dos imóveis e deve ser complementado com uma política que estabeleça estratégias de valorização e integre investimentos através de instituições locais (VIÑUALES, 2007; SOUKEF; CAVALCANTI NETO, 2009).

Para Sobrino Simal (2012), a reutilização constitui: uma maneira simples de contribuir para a diversidade de usos no meio urbano; um método apropriado para reforçar o sentimento do lugar e da imagem da cidade; uma abordagem para a interpretação do patrimônio a partir de uma narração de novas histórias; uma ativação de recursos que incide no desenvolvimento econômico, social, cultural e urbano; um campo de experiências para novos enfoques metodológicos e planos de gestão; uma oportunidade para fortalecer a participação cidadã e sua implicação diante dos desafios contemporâneos das cidades; uma possibilidade de conciliar a conservação

³⁷Tradução nossa: ação capaz de restituir a um imóvel o valor de uso inicial mediante a melhoria das funções ao introduzir elementos de modernização (DURANA ISUSI, 1982, p. 243).

do patrimônio com as energias contidas nos edifícios e nas novas criações e por fim, uma plataforma de coordenação multidisciplinar direcionada à inovação de setores mais dinâmicos e econômicos.

Conforme Casanelles Rahóla (2007), a reutilização de elementos singulares do processo produtivo consiste em um dos pontos mais discutidos para a valorização do patrimônio industrial ferroviário, atributo que o diferencia do patrimônio cultural, histórico, artístico e arqueológico, pois a preservação não é executada para que esses bens sejam contemplados, mas compreendidos. Tratam-se de elementos patrimoniais que podem contribuir para a difusão da história social e econômica de determinada época, além de revelarem as capacidades criativas relacionadas ao desenvolvimento científico e tecnológico (ICOMOS - TICCIH, 2011).

Sobre o assunto, a Carta de Nizhny Tagil (2003) e os Princípios de Dublin (2011) destacam que a reutilização como forma de assegurar a conservação pode constituir uma das formas apropriadas e econômicas capaz de possibilitar a sobrevivência de edifícios industriais. Ao estender o ciclo de vida das estruturas e da energia contida, a conservação do patrimônio industrial pode contribuir ainda para o desenvolvimento local. No entanto, os novos usos devem respeitar os materiais específicos, os padrões originais de circulação e de produção, além de necessariamente serem compatíveis com a sua utilização anterior e sempre que possível evocar a antiga atividade.

Como destaca Choay (2001, p. 222), a reutilização deve tornar-se “objeto de uma pedagogia especial derivada do bom senso, mas também de uma sensibilização das tradições urbanas e dos comportamentos patrimoniais”. Esse processo consiste na reintegração do edifício a um uso social contemporâneo. A variedade de edifícios e conjuntos que compõem o patrimônio industrial ferroviário permite acolher serviços diversificados e complementares. O reuso como forma de conservação exige não apenas uma reflexão sobre a utilização das estruturas em desuso, mas um aprofundamento sobre o urbanismo e as funções coletivas (necessidades e possibilidades) (DURANA ISUSI, 1982).

Esses edifícios, que em sua origem estavam localizados em áreas periféricas da cidade, atualmente se encontram em pleno centro urbano e, em diferentes casos, são reconhecidos somente após receberem novos usos (AGUILAR CIVERA, 2011), vertente que pode constituir uma oportunidade de salvar algo de sua história. Entretanto, algumas propostas de reutilização, aparentemente motivadas pela con-

servação, respondem apenas às qualidades visuais (ALFREY e PUTMAN, 1992), mantendo a parte externa e alterando completamente a parte interna, prática não defendida nesta investigação.

Para Kühl (1998), os edifícios e conjuntos ferroviários inseridos nos tecidos urbanos apresentam-se versáteis para usos institucionais, urbanísticos, turísticos, comerciais e de serviços, particularidades que expressam a atuação primária desses bens como centros de convergência de pessoas. Além das estruturas edificadas, as linhas desativadas podem ser acondicionadas para o uso turístico por meio de roteiros a serem percorridos de trem, a pé ou de bicicleta. A autora defende que a utilização constitui a melhor maneira para manter os edifícios industriais ferroviários, “desde que se tenha consciência da importância patrimonial do imóvel e que a intervenção a ser feita seja de restauro e não simplesmente uma reforma” (KÜHL, 1998, p. 319).

No entanto, como as demais obras realizadas pelo homem, os espaços urbanos são produtos culturais sujeitos a diferentes apropriações (MOTTA, 2000, p. 259), por isso, é crucial reconhecer os paradoxos associados à reutilização do patrimônio industrial ferroviário. O fato dos bens pertencentes a esse patrimônio ocuparem grandes áreas urbanas já constitui por si um entrave para a preservação. Para Ruffini (2009), quando se faz menção às áreas industriais desativadas no contexto urbano, a prioridade em parte considerável dos casos é a ordem funcional. Busca-se identificar o potencial dos edifícios para receberem novos usos ou as possibilidades para os mesmos. Porém, na prática, as características construtivas, arquitetônicas e históricas, quando são suscitadas, acabam em segundo plano.

Para Choay (2001, p. 219), atribuir um uso social para os edifícios desativados constitui uma das formas mais audaciosas e delicadas de valorização do patrimônio. A crítica feita pela autora recai sobre a exploração do patrimônio como produto da indústria cultural e sobre o caráter cênico que os “usos cotidianos” possam ter. Ademais, as intervenções carentes de princípios, vazias de conteúdo original e sem referências também constituem outros problemas que envolvem a reutilização. Dessa forma, é necessário estabelecer questões prévias que solucionem os impasses mencionados, pois a condição histórica que reflete o passado industrial não pode ser negligenciada (CHOAY, 2001).

Para reverter os problemas mencionados, a reutilização do patrimônio industrial ferroviário deve estar pautada em prévias pesquisas no âmbito da arqueologia

industrial e em estudos sobre a viabilidade, o que auxilia a compreensão dos valores históricos, estéticos, urbanos, paisagísticos e simbólicos. Ainda que existam diferentes percepções sobre o assunto, considera-se que a reutilização constitui um importante instrumento capaz de reverter o ciclo de obsolescência a que são submetidos edifícios e conjuntos, desde que todo processo ocorra de forma planejada (ALVES, 2004; BRAGHIROLI, 2009; BELTRÁN, 2011; FERRARI, 2012). Necessariamente, este novo uso deve ser compatível com as características arquitetônicas do edifício, de modo a manter os valores históricos implícitos nos espaços, preservando a memória, a identidade, as necessidades e as expectativas dos moradores e da população. Ao contrário da reutilização, o abandono coopera para a degradação e esquecimento de testemunhos do passado, por isso é importante detectar algumas experiências contemporâneas para a preservação do patrimônio industrial ferroviário.

Segundo Sobrino Simal (2014), as boas práticas potencializam a compreensão do passado para melhor entender o presente e sistematizar harmonicamente as perspectivas sobre o futuro de modo orgânico e responsável. Esses fatores fundamentaram a identificação de ações desenvolvidas no contexto espanhol e andaluz, uma vez que o país tem alcançado resultados positivos na gestão patrimonial. Entre os exemplos identificados estão: o Plano Nacional de Patrimônio Industrial da Espanha (PNPI); o Programa Vias Verdes; o Projeto Editorial “*100 Elementos del Patrimonio Industrial en España*”; a exposição Fábricas do Sul; o Parque Victoria Kant – Conjunto Ferroviário de Camas; a reutilização do Conjunto Histórico de *Villanueva del Río y Minas* e o centro comercial da estação *Plaza de Armas*. Ainda que os exemplos não sejam comparáveis ao contexto brasileiro – pela política de preservação diferenciada vigente em ambos os países e, sobretudo pela gestão patrimonial público privada – os casos foram incluídos no trabalho com o intuito de destacar algumas práticas e diretrizes contemporâneas para a proteção e difusão.

O PNPI, publicado pelo Ministério de Educação, Cultura e Esportes da Espanha em 2001 e atualizado em 2011, objetiva fomentar o conhecimento, a proteção, a conservação e os novos usos dos antigos espaços industriais. Trata-se de uma estratégia vigente há 15 anos e coordenada pelo Estado em parceria com as comunidades autônomas, municípios, universidades e associações sociais que buscam fazer com que os vestígios históricos do passado industrial se convertam em recursos ativos. A reutilização foi destacada no documento como uma forma de valorizar as energias contidas nos edifícios, regenerar as áreas degradadas, contribuir

para o desenvolvimento sustentável e estabilizar psicologicamente as comunidades afetadas pelo declínio industrial. Entretanto, o Plano reconhece que atuar em espaços degradados constitui uma tarefa delicada tanto para os proprietários quanto para as autoridades; porém, os exemplos e práticas para conservação demonstram caminhos a serem seguidos. De forma complementar, o documento enfatizou algumas ações nacionais executadas; as organizações, as instituições e associações em âmbito internacional e nacional responsáveis pela gestão desses bens; e as diferentes leis internacionais e nacionais que contemplaram essa categoria patrimonial (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO*, 2011). A análise potencializou a reflexão sobre a importância de instrumentos legislativos destinados ao patrimônio industrial ferroviário, pois a assimilação conceitual representa um avanço para a conservação e valorização desses bens.

Outro exemplo identificado no contexto espanhol foi o Programa Vias Verdes, cujo intuito consistiu em acondicionar infraestruturas e linhas ferroviárias em desuso. Desde 1993, quando foi implantado pela *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* (FFE) – fundação pública do setor estatal –, o programa era coordenado pelo Ministério de Meio Ambiente em parceria com o *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias* (ADIF), a *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles* (RENFE), as Comunidades Autônomas, as prefeituras, os grupos de ciclistas, os ecologistas e os cidadãos. Em meados de 2016, mais de 2.500 quilômetros de antigos traçados e infraestruturas ferroviárias foram acondicionados em 120 quilômetros de Vias Verdes – o que pode ser identificado na figura 7 (VÍAS VERDES, 2017).

Figura 7: Mapa. Vias Verdes na Espanha
(rotas destacadas em verde)



Fonte: Site oficial das Vias Verdes, 2016.³⁸

³⁸ Disponível em: <http://www.viasverdes.com/mapas/VVerdes2016.htm> Acesso em: 20 de dez. 2017.

A implementação do programa possibilitou que antigas estruturas fossem reabilitadas e reutilizadas. Entre os diferentes usos estavam: centros de interpretação; museus; lojas de artesanato, decoração e agro alimentos; restaurantes e hotéis. Como consequência, as Vias Verdes se converteram em um referencial para iniciativas similares em nível internacional.³⁹ A peça-chave do programa se caracterizou pela reutilização social como forma de conservação do patrimônio industrial ferroviário; ação que foi capaz de conceber e resgatar a memória ferroviária, fomentar o turismo ecológico e empregar a comunidade local (HERNÁNDEZ COLORADO, et. al, 2011). As principais estratégias de difusão eram realizadas por meio de publicações no *website* (www.viasverdes.com) e em uma série de televisão – “*Vive La Via*”.

Em termos de difusão e reutilização, ressalta-se a iniciativa do TICCIH – Espanha ao selecionar uma mostra representativa de bens denominada “*100 Elementos del Patrimonio Industrial en Españã*”, cujos resultados eram apresentados em uma exposição itinerante que, em colaboração com instituições interessadas percorria as comunidades autônomas espanholas (BIEL IBÁÑEZ; CUETO ALONSO; 2011; TICCIH, 2017). Entre os bens patrimoniais contemplados estavam: fábricas, usinas, complexos siderúrgicos e hidroelétricos, minas, estações ferroviárias, pontes e viadutos, poços para exploração carbonífera, engenhos, moinhos, refinarias, matadouros, conjuntos industriais, povoados mineiros e ferroviários, equipamentos (fornos e máquinas) e paisagens. Como parte da estratégia, o Comitê publicou um livro catálogo com textos científicos e fichas para cada um dos “*100 Elementos del Patrimonio Industrial en Españã*” que integravam a exposição. Essas fichas realçaram os valores históricos, tecnológicos, sociais, paisagísticos e patrimoniais de cada um dos bens.

Nesse sentido, para viabilizar ainda mais o conhecimento social também foi criado um tópico específico no *website* do TICCIH – Espanha direcionado ao programa, onde estavam disponíveis as fichas técnicas dos bens. Essas estratégias foram implantadas em 2013 dentro do programa de auxílio à promoção cultural da Diretoria de Políticas e Indústrias Culturais do Ministério da Cultura da Espanha e se uniram a criação de um aplicativo disponível para download de forma gratuita com

³⁹ Como resultado do reconhecimento e forte presença no território, o programa recebeu diferentes prêmios internacionais de boas práticas, tais como, do “Programa Habitat” da ONU e o prêmio “*Euro-pa Nostra*” (LUENGO AYCART, 2007).

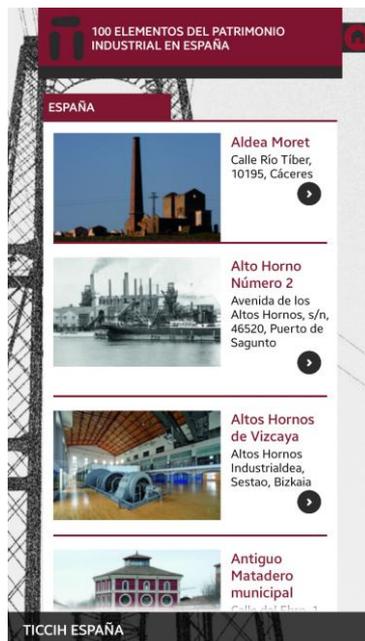
os “100 Elementos del Patrimonio Industrial en Espanã”. Com o aplicativo obtêm-se informações históricas e mapas com a localização, telefones para contatos, assim como os dias e horários de visita (TICCIH, 2017).

Figura 8: Capa do aplicativo “100 Elementos del Patrimonio Industrial en Espanã”.



Fonte: print screen do aplicativo, 2017.⁴⁰

Figura 9: Conteúdo do aplicativo.



Fonte: print screen do aplicativo, 2017.

Figura 10: Estação ferroviária contemplada no aplicativo.



Fonte: print screen do aplicativo, 2017.

A exposição, o livro catálogo e o aplicativo fazem parte das estratégias de difusão adotadas pelo TICCIH em parceria com o Ministério de Cultura da Espanha para conscientizar a sociedade sobre a importância que os vestígios industriais desempenharam no território espanhol. Cabe destacar que o país foi o primeiro em escala internacional a realizar uma iniciativa como essa. Em suma, a reutilização foi contemplada dentro das estratégias de difusão, pois esses espaços possuem diferentes usos contemporâneos.

Ainda no que se refere à difusão, merece destaque a estrutura organizacional da exposição itinerante *Las fábricas del Sur*. A mostra foi projetada para ser exposta em cenários industriais desativados para melhor contextualização de seus conteúdos de forma a mesclar representações de atividades, pessoas, máquinas e arquiteturas (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2009). A exposição englobava conteúdos audiovisuais divididos em quatro blocos temáticos dotados de informação descritiva e

⁴⁰Aplicativo disponível para download: https://play.google.com/store?hl=pt_BR. Acesso em jan. 2017.

documental. O primeiro, denominado “fragmentos da memória”, oferecia uma visão sobre o patrimônio arquitetônico de Andaluzia por meio de um repertório fotográfico. O segundo, caracterizado como “testemunhos”, evidenciava os aspectos históricos, econômicos, sociais e laborais do setor industrial por meio de imagens e relatos orais de pessoas vinculadas à indústria. O terceiro, definido como “interações”, contemplou as atividades industriais com ênfase nos processos de produção, manufaturas, matérias primas, máquinas e indivíduos que os executaram. Por fim, o quarto, caracterizado como “conexão”, apresentava em forma de documentário, as etapas industriais, a situação atual, a proteção e o potencial de reativação do patrimônio industrial.

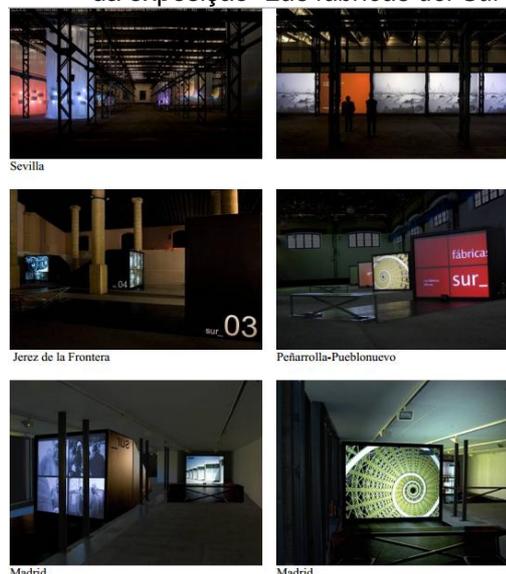
Figura 11: Logotipo da exposição
“Las fábricas del Sur”.

Las fábricas del sur_



Fonte: dossiê da exposição, 2017.⁴¹

Figura 12: Estrutura organizacional
da exposição “Las fábricas del Sur”.



Fonte: dossiê da exposição, 2017.

A estratégia adotada pela Junta de Andaluzia⁴² ao inserir conteúdos culturais em fábricas desativadas e do TICCIH Espanha com o projeto Editorial “100 Elementos del Patrimonio Industrial en Españã”, demonstram avanços práticos na preservação, pois a difusão constitui um dos pilares da gestão patrimonial.

Na Província de Sevilha destaca-se a reutilização do Conjunto Ferroviário de Camas, cujas obras tiveram início em 1888, em estilo neo-mudéjar, e foram realizadas pela *Compañía Madrid Zaragoza* (MZA). O patrimônio industrial ferroviário esta-

⁴¹Disponível em: <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/68DE3BF9-4AA7-4F8A-9B10-FD5BC1A99129/82395/Dossierprensa.pdf>. Acesso: jan. 2017.

⁴² A Junta de Andaluzia é uma instituição que organiza o governo da Comunidade Autónoma de Andaluzia.

va inserido no centro urbano do povoado de Camas era composto por estação, armazém, banheiros e uma locomotiva. Até o final de 2016, esses bens pertenciam à Prefeitura Municipal e integravam o Parque Victoria Kant. A estação era utilizada como escola de música e centro de exposições por Organizações Não Governamentais – ONG's (*Nuevo Ateneo de Camas* e *Asociación Musical y Cultural de Camas*) que compartilhavam a tarefa de gerir o patrimônio; enquanto o armazém era utilizado como museu de marionetes (*Museo del Títere*), experiência educativa executada pela associação *Factoría de Trapos*. O museu era direcionado tanto às crianças quanto aos adultos e contava com um espetáculo com duração de três horas. No site da associação era possível obter informações sobre o projeto, espetáculos disponíveis, opinião dos visitantes, mapas de como chegar, e-mails e telefones para contato. Esse conjunto ferroviário exemplifica de forma prática a importância dos projetos de reutilização não se limitarem exclusivamente ao patrimônio edificado, mas contemplarem também o entorno das estruturas, pois o parque foi criado dentro do conjunto. Além dos usos culturais existentes na estação e no armazém os visitantes do parque podem desfrutar de um espaço de lazer em meio à área central do município, composto por árvores, bancos, *playground* para crianças – elaborado com sinalização interpretativa sobre o patrimônio ferroviário (figura 15) –, além de equipamentos para exercícios físicos.⁴³

Figura 13: Mapa. Município de Camas, Sevilla (Espanha).



Fonte: Google Maps, 2017.

Figura 14: Estação e armazém do Conjunto Ferroviário de Camas.



Fonte: acervo da autora, 2016.

⁴³ Para maiores informações sobre os projetos de reutilização existentes no Conjunto de Camas vide a página das associações culturais: <http://www.factoriadetrapos.com/contactotiteres.html>; <https://www.facebook.com/Asociacion-Cultural-Nuevo-Ateneo-De-Camas-1435530356773883/>; e <http://bandaciudadcamas.blogspot.com.es/>.

Figura 15: *Playground* para crianças no antigo conjunto ferroviário.



Fonte: Prefeitura de Camas.⁴⁴

Figura 16: Estação e estruturas complementares a operação ferroviária no conjunto.



Fonte: acervo da autora.

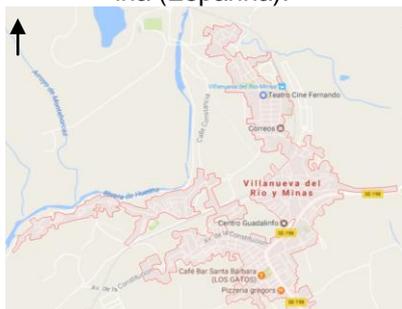
Outro exemplo identificado foi o Conjunto Histórico de Villanueva del Rio y Minas, localizado na província de Sevilha. O núcleo mineiro foi utilizado para alimentar os serviços ferroviários da Companhia MZA (CUÉLLAR VILLAR et al., 2005). Para a compreensão da formação urbana de Villanueva, Sobrino Simal (2001) divide o conjunto mineiro ferroviário em quatro tipos de construções: bairros operários, casas para empregados e diretores, edifícios comunitários (escola, teatro, hospital, farmácia, igreja, cassinos e cooperativa) e prédios industriais que incluíam os poços mineiros. A importância patrimonial do conjunto histórico foi reconhecida em 1988, com a publicação no *Boletín Oficial de La Junta de Andalucía* (BOJA), e posteriormente em 2002, no *Boletín Oficial del Estado Español* (BOE). Em 1941, as ações da MZA passaram a fazer parte da RENFE, que manteve a titularidade dos prédios até 1969. Posteriormente, todo o patrimônio passou a fazer parte dos Valores Ferroviários do Estado do Ministério da Fazenda, que declarou o fechamento definitivo da exploração mineira em 1972. Não obstante, somente em 1980 alguns imóveis foram transferidos para a prefeitura, que atribuiu novos usos aos bens industriais. Até o final de 2016 o “teatro-cine”, a estação ferroviária e a igreja possuíam os usos originais. Tanto a escola de meninas quanto a antiga cooperativa-açougue possuíam usos residenciais; no primeiro caso a gestão era realizada pela prefeitura, que implantou um asilo no local e, no segundo, por um cidadão que ocupava o imóvel. Já o cassino recreativo era utilizado como bar e lanchonete e administrado por um morador do

⁴⁴Disponível

http://www.camas.es/opencms/opencms/camas/actualidad/noticias/urbanismo/noticia_0009.html. Acesso em: 10 de mar. 2017.

núcleo urbano. A escola de meninos era sede da Prefeitura Municipal. Ademais, as casas existentes nos bairros operários permaneceram com os usos residenciais e eram administrados pelos moradores locais. Entre as diferentes particularidades, o exemplo demonstra que a reutilização deve atender as necessidades locais.

Figura 17: Mapa. Município de *Villanueva del Río y Minas*, Sevilha (Espanha).



Fonte: Google Maps, 2017.

Figura 18: Fachada da antiga escola de meninos de *Villanueva del Río y Minas*.



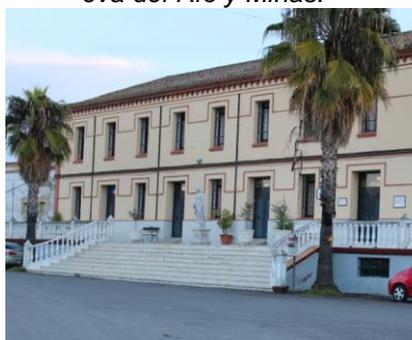
Fonte: acervo da autora, 2016.

Figura 19: Estação ferroviária de *Villanueva del Río y Minas*.



Fonte: acervo da autora, 2016.

Figura 20: Fachada da antiga cooperativa-açougue de *Villanueva del Río y Minas*.



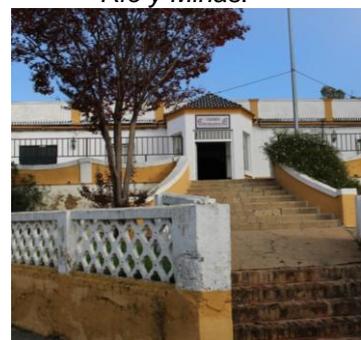
Fonte: acervo da autora, 2016.

Figura 21: “Teatro – cine” de *Villanueva del Río y Minas*.



Fonte: acervo da autora, 2016.

Figura 22: Antigo cassino recreativo de *Villanueva del Río y Minas*.



Fonte: acervo da autora, 2016.

Também cabe mencionar a reutilização da antiga estação ferroviária *Plaza de Armas*, localizada no centro da cidade de Sevilha. A estação foi projetada no ano de 1889, mas sua construção concluída somente em 1901 em estilo neo-mudéjar. Foi a principal estação da cidade até o início da década de 90, quando foi desativada para a construção de novas infraestruturas urbanas, processo que destruiu os prédios que estavam anexados aos serviços da estação (LARIVE LÓPEZ e SOBRIÑO SIMAL, 2011). O bem patrimonial possui importante valor histórico, pois acompanhou o desenvolvimento urbano da cidade. Em 1998 foi realizado um projeto para reconversão em um centro cultural, comercial e de lazer, inaugurado em 1999. O local era administrado pela empresa privada ADIF, que obteve a concessão para

construir e explorar o espaço por 50 anos. Entre os serviços oferecidos ao público estavam: cinema, restaurantes, cafeterias, lojas, áreas de descanso, banheiros, estacionamento e caixas eletrônicos. A implantação do projeto constituiu uma possibilidade para que a estação fosse mantida no tecido urbano. No entanto, as referências de memória e cultura do trabalho poderiam ser exploradas de forma mais intensa.

Figura 23: Localização da antiga estação ferroviária *Plaza de Armas* em Sevilha, 2016.



Fonte: Google Earth, 2016

Figura 24: Fachada principal Sul da estação *Plaza de Armas* em Sevilha, s/d.



Fonte: SOBRINO SIMAL, 2006, p. 55.

Figura 25: Fachada norte da estação *Plaza de Armas* em Sevilha, 2016.



Fonte: acervo da autora, 2016.

Dentro dessas considerações, as práticas desenvolvidas na Espanha demonstram que é possível introduzir novas funções sem comprometer a essência dos edifícios industriais ferroviários. O princípio da reutilização poderia ser aplicado à realidade brasileira e especificamente paulista, porém os projetos a serem executados não, pois como destacado tanto o Brasil quanto a Espanha são países que possuem diferentes políticas de preservação e gestão. Entre os exemplos espanhóis se tornou evidente o quanto a iniciativa pública pode contribuir para a preservação e conservação patrimonial. Porém, também é importante que os gestores, públicos e privados, atuem em parceria com os órgãos de preservação, associações culturais, universidades e agências de fomento, com o intuito de viabilizar a criação de planos, programas e projetos para salvaguarda do patrimônio industrial ferroviário.

1.4. Desafios e possibilidades para a gestão patrimonial

A preservação patrimonial resulta de práticas simbólicas desenvolvidas na interface de agências governamentais e segmentos específicos. Diferentemente dos fatos da memória – que são elaborados, transmitidos e realimentados por atores e

relações sociais –, o patrimônio é uma realidade instituída pelo poder público e sua preservação é de responsabilidade da União, dos Estados, dos Municípios e da sociedade civil (ARANTES, 2006).⁴⁵ A palavra preservação inclui diferentes tipos de ações, tal como “inventário, registro, providências legais para a tutela, educação patrimonial, políticas públicas e intervenções” (KÜHL, 2008, p. 59). De forma complementar, a conservação se caracteriza pelo ato realizado a fim de prolongar a permanência do edifício em meio às transformações e transmiti-los as futuras gerações (UNESCO, 2000; UNESCO, 2008; KÜHL, 2008).

Tanto a preservação quanto a conservação do patrimônio industrial ferroviário inserido na escala urbana apresentam desafios teóricos e práticos que cada vez mais têm despertado o interesse de especialistas de diferentes áreas do conhecimento. A falta de entendimento sobre a natureza articulada e dinâmica desses bens culturais, constitui um dos principais entraves para proteção. Ademais, dificilmente os atributos industriais ferroviários são interpretados à luz dos valores, significados e representações simbólicas existentes no território; isto é, como patrimônio ambiental urbano (MOTTA, 2000).

A discussão conceitual sobre o patrimônio ambiental urbano – ainda que não esteja plenamente consolidada – trouxe a certeza de que a cidade vai além das estruturas físicas para se firmar como uma criação cultural, detentora e emissora de significados que lhes conferem singularidades. Ao pensar no patrimônio industrial ferroviário sob a escala urbana – como patrimônio ambiental urbano – a reflexão deve contemplar a perspectiva social e simbólica, além dos atributos arquitetônicos, urbanísticos e territoriais. Nesse caso, não se trata exclusivamente de preservar determinadas edificações em detrimento de outras, mas compreender as interações existentes na cidade, produzidas por experiências passadas, que evocam a memória e que são capazes de despertar sensações afetivas imediatas (VALVA, 1998; MENESES, 1978, 2000, 2006).

À vista disso, os bens pertencentes ao patrimônio industrial ferroviário se destacam por constituírem documentos históricos únicos e não reproduzíveis (BARDESE, 2011) que atuam como memórias do trabalho e da cultura industrial, particularidades que nem sempre são levadas em consideração durante o processo de

⁴⁵ Inclusive Ruskin (2013) enfatizou em seus textos que é possível viver sem arquitetura, mas não é concebível lembrar-se dos fatos do passado sem ela. Em outras palavras, ao preservar a arquitetura, tende-se que se mantenha a história, a memória e a identidade.

preservação e conservação. Dentro dos emaranhados que dificultam a proteção do patrimônio industrial ferroviário sob a escala urbana, reitera-se a ausência de diretrizes que norteiam a refuncionalização desses espaços e os altos custos para manter e intervir nos imóveis. Ademais, esses bens são fortemente cobiçados pelo mercado imobiliário que tenta dissuadir o valor patrimonial e dificultar as ações de preservação. Meneguello (2005) salienta que as aplicações de capitais privados no centro urbano priorizam o retorno econômico da imagem institucional, de forma a transformar edifícios outrora públicos em áreas restritas, fatores que se tornam ainda mais intensos quando esses bens não possuem usos.

Como consequência, a expressão “áreas desativadas” comumente tem sido utilizada para referir-se a intervenções em antigas áreas industriais ferroviárias, seja por meio de operações de valorização econômica, reabilitação de áreas, edifícios subutilizados ou pelo reuso. Não obstante, predomina-se a ausência da caracterização desses artefatos como bens culturais, que acabam sendo suplantados por outras prioridades que não levam em consideração a importância documental, formal e memorial dos edifícios e conjuntos arquitetônicos (RUFINONI, 2009).

Dentro das estratégias desenvolvidas pelos governos locais para essas grandes áreas destacam-se os projetos de renovação urbana. Tratam-se de propostas inseridas nos cenários do planejamento estratégico⁴⁶, que mesclam atratividade para investidores, visibilidade e ações no setor terciário. A produção privada do espaço, caracterizada pelo aproveitamento imobiliário e pela inclinação às demandas do mercado, aparece de maneira acentuada nesses projetos. Porém, o modelo possui alguns limites diretamente relacionados às carências habitacionais, infraestrutura e aos serviços que podem comprometer as regiões metropolitanas por estarem vinculados à integração econômica, ao desemprego e ao combate à exclusão social (CAMPOS; SOMEKH, 2005).

Para Santos (2012), as operações de renovação urbana, maquiadas com o marketing de trazer nova vida às áreas centrais, podem assumir um enfoque mera-

⁴⁶ Consiste em um modelo de planejamento que se caracteriza pela associação de diferentes atores urbanos através de parcerias público-privadas para a elaboração de planos estratégicos. Porém, o modelo retira do planejamento urbano a preocupação com as questões sociais – mesmo que seja apenas no discurso (VILLAÇA, 2000). Para Arantes, Maricato e Vainer (2011) o planejamento estratégico pode ser compreendido como um “empreendimento” de comunicação e promoção alicerçada no marketing urbano que viabiliza a construção de uma imagem atraente de cidade. A crítica realizada pelos autores, a esse planejamento, recai sobre o fato da cidade ser compreendida como uma mercadoria e como uma empresa.

mente econômico, especulativo, imobiliário e desencadear outros problemas como a gentrificação⁴⁷. Aplicada ao patrimônio industrial ferroviário, a renovação urbana pode ser responsável tanto pela remoção de vilas operárias quanto de edifícios industriais principais e secundários, onde muitos moradores locais um dia trabalharam (SMITH, 2007).

Em meio às transformações territoriais e ao desenvolvimento imobiliário intensivo, se faz necessário refletir sobre estratégias integradas que vinculem conhecimento, valorização patrimonial e desenvolvimento (SOBRINO SIMAL, 2011). Para reverter os efeitos excludentes acarretados pela renovação urbana, os projetos e programas devem ser pautados nas especificidades de cada região e contemplar os interesses da população local (CAMPOS; SOMEKH, 2005).

A partir da década de 70, com o entendimento dos valores espaciais, culturais, urbanísticos e sociais do patrimônio, as estratégias de renovação foram substituídas pela regeneração, reabilitação e reutilização. Em contraste com a ênfase da renovação física, a regeneração urbana combina a conservação dos edifícios com a melhoria das condições de vida e destaca a estrutura existente como ponto de partida, atualizada dentro dos contextos sociais, econômicos, culturais e ambientais (STRATTON, 2000).⁴⁸

Como destacado, a reabilitação e a reutilização constituem oportunidades para o novo ciclo de vida dos bens industriais ferroviários. No entanto, nem todos os bens que compõem esse patrimônio demandam intervenções físicas para receberem novos usos, mas, caso seja necessário, o processo deve ser fundamentado nos preceitos históricos críticos do restauro, comprometendo-se com as características externas e internas. Os projetos desenvolvidos devem evitar, por um lado, que os imóveis sejam evidenciados como peças históricas congeladas; e, por outro, seu tratamento como caixas vazias e sem conteúdos (CANO SANCHIZ, 2015). Cabe

⁴⁷ Para Smith (2007), a gentrificação consiste na renovação residencial de bairros da classe trabalhadora, acentuada, em áreas centrais. De forma complementar, Maricato (2011, p. 31) destaca que a gentrificação é uma resposta da máquina urbana de crescimento a uma conjuntura histórica marcada pela desindustrialização de determinadas áreas centrais significativas e a terceirização crescente das cidades.

⁴⁸ Dentro do quadro de ações destinadas à regeneração industrial urbana, merece destaque o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, responsável por fomentar projetos, na Europa, que não se limitaram exclusivamente às obras de infraestrutura, mas contemplaram os contextos ambientais, habitacionais e culturais de modo a articular o esvaziamento funcional das áreas industriais com responsabilidade ambiental e social. Para maiores informações vide: Stratton (2000) e Somekh e Campos Neto (2005).

recordar que tanto as ações de reabilitação quanto a reutilização devem atender as necessidades e expectativas dos moradores e da população, além de respeitarem as características arquitetônicas, a memória do espaço e a cultura do trabalho, valorizando assim o espírito do lugar.

As estratégias utilizadas para a conservação (reabilitação e reutilização) e valorização patrimonial devem ser pensadas em uma escala macro, de modo a trabalhar a percepção do conjunto histórico e não apenas os edifícios isolados. Esse entendimento tem sido ratificado em diferentes Cartas Patrimoniais. Conforme identificado, o conceito de conjunto acompanhou a ampliação patrimonial e passou de uma definição clássica de grupos de edificações com valor arquitetônico (CIAM, 1933; UNESCO, 1954; ONU, 1968) para uma reflexão que se deslocou aos ambientes onde esses bens estão inseridos (CONSELHO EUROPA, 1975).

Os conjuntos industriais ferroviários formados por estações, edifícios de manutenção e operação, assim como as vilas operárias, os centros educacionais e as áreas de lazer e recreação possuem como particularidades o caráter histórico-documental, a coerência entre os elementos e o modo como os mesmos se integram na paisagem (CASANELLES RAHÓLA, 2007; RODRIGUES, 2015). Esses atributos contemplam tanto os aspectos formais e espaciais designados pelas edificações, quanto as relações sociais responsáveis por consolidar as atividades.

Dentro desse contexto, reitera-se que a percepção da paisagem resulta tanto das qualidades estéticas quanto do diálogo que os edifícios industriais ferroviários estabelecem com as residências operárias, com a via permanente ou com os aglomerados estabelecidos em meio as funções produtivas (RUFINONI, 2009). Essas paisagens industriais adquirem valores patrimoniais por se tratarem de espaços em que a industrialização exerceu influência sobre a forma de vida e de trabalho das pessoas, permanecendo gravados na memória coletiva e no território (ALBA DORADO, 2011). Os significados culturais existentes na paisagem industrial podem estar demarcados tanto nas características construtivas quanto nos aspectos intangíveis da área (COSSONS, 1978, apud RUFINONI, 2009), o que também foi ressaltado nas definições de patrimônio ambiental urbano. É a escala monumental, a aproximação com a ambiência e a sinergia na relação entre os elementos que caracterizam os conjuntos industriais ferroviários como patrimônio ambiental urbano (RUFINONI, 2009). Portanto, os conjuntos industriais ferroviários enquanto patrimônios ambientais urbanos devem ser compreendidos dentro das estratégias de pre-

servação e conservação como testemunhos da cultura industrial capazes de estabelecer conexões entre o passado, o presente e o futuro.

Como destaca Arantes (2006), será o modo de gestão que tornará viável ou não utilizar o patrimônio e elaborar diretrizes adequadas (entre as quais se destacam a reabilitação e o reuso) para a apropriação das estruturas urbanas e arquitetônicas existentes na cidade. Esse fator justifica a contribuição de profissionais de diferentes campos disciplinares (história, arquitetura, arqueologia, geografia, turismo, antropologia etc.) na gestão e preservação dos bens culturais característicos da industrialização.

Ainda que se reconheçam as diferentes razões para valorizar o patrimônio industrial ferroviário, partes consideráveis desses bens não recebem devida atenção e estão submetidos à subutilização, ao descuido, ao abandono e a indefinição do papel e do lugar que os mesmos desempenham dentro da ordenação territorial contemporânea (ÁLVAREZ ARECES e MARROQUIN, 2002). Somado a esse agravante está à falta de consciência, documentação, reconhecimento e proteção, além de tendências econômicas flutuantes e questões ambientais (ICOMOS – TICCIH, 2011). A atual situação tem feito com que especialistas da temática reformulem tanto o marco teórico quanto os critérios, os problemas e inclusive elaborem práticas de preservação, gestão e atuação, tais como as que foram discutidas nesse capítulo.

2. POLÍTICAS E INSTRUMENTOS DE PRESERVAÇÃO EM ÂMBITO MUNICIPAL

Neste capítulo analisar-se-ão as políticas e instrumentos de preservação que contemplam o Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara. A discussão apresenta algumas considerações sobre a política patrimonial caracterizada pelo tombamento e a criação dos conselhos municipais, entre os quais está o CONDEPACC. Em seguida, destacar-se-á a implantação do conjunto ferroviário na cidade de Campinas, o desenvolvimento sistêmico dos bens, a decadência do transporte ferroviário e as consequências acarretadas aos imóveis existentes na esplanada. Essa reflexão antecede a análise do processo de tombamento da “Área e Prédios do Complexo Ferroviário da antiga Companhia Mogiana” para identificar, a partir dos conhecimentos prévios sobre o local, os atributos destacados no instrumento de proteção patrimonial. A ênfase consiste em problematizar os valores, as justificativas, os conflitos e os agentes sociais envolvidos no processo. No que tange à política urbana presente na cidade de Campinas, apresentar-se-á o que essas leis dispõem sobre os bens tombados com ênfase para o nosso objeto de estudo. Por fim, examinar-se-á a articulação histórica, patrimonial e urbanística entre o conjunto e a cidade de Campinas.

2.1. Ações desenvolvidas pelo CONDEPACC

O patrimônio histórico é alvo de políticas públicas no Brasil desde a década de 1930, com o estabelecimento do Decreto-lei de 25 de novembro de 1937 (também conhecido como 25/1937), que criou o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), organizou a proteção patrimonial e introduziu o tombamento no sistema jurídico. Na época em que foi publicado o Decreto-lei 25/1937, o patrimônio artístico passou a ser compreendido como “o conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico”. Ademais, o respectivo Decreto determinou que os bens selecionados necessariamente deveriam ser tombados e

inscritos em um dos quatro Livros do Tombo: Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; Histórico e o último denominado Belas Artes e Artes Aplicadas (BRASIL, 1937).

A base da política patrimonial em âmbito nacional se instaurou no Decreto-lei 25/1937, que instituiu o tombamento como primeiro instrumento legal de preservação e cujos preceitos se mantêm inalterados e em uso atualmente. Para Rabello (2009), o tombamento pode ser compreendido como um ato administrativo destinado à conservação e à integridade física de bens móveis e imóveis. Acerca do assunto, Meneses (2012) destaca que o tombamento, da forma com que foi estabelecido no Decreto-lei 25/1937, possuía papel constituinte de valor cultural, que designava a inclusão do bem definido.

Porém, o tombamento não constitui a totalidade do trabalho de proteção, uma vez que esse pode ser realizado por meio de inventários, registros, vigilância, e desapropriação, além de outras formas de acautelamento e preservação (BRASIL, 1988). Esses instrumentos podem ser realizados antes ou após a inscrição do bem em um dos livros do tomo, de modo a fixar o que antes se encontrava solto ou agregar algo fragmentado. Conforme Rubino (1996, p. 98), “ao ganhar um número de inscrição o bem adquire uma segunda existência: passa a fazer parte do modelo reduzido de um país imaginado”.

O tombamento introduziu uma nova ação do poder público destinado à proteção patrimonial e estabeleceu limites ao direito de propriedade. Esses limites evidenciam o motivo pelo qual o bem tombado não é desapropriado, permanecendo o direito de compra e venda. Nesse sentido, cabe ao órgão de proteção a responsabilidade de fiscalizar, embargar obras, impedir alterações, modificações ou a destruição dos bens patrimoniais. Como consequência, houve uma restrição parcial do direito do proprietário sobre o bem, de modo a estabelecer regras que confluíssem com as normas municipais e que regulassem o uso do solo urbano. Assim, as condições impostas pelo tombamento desde 1937 foram absorvidas pela legislação urbana (AGUIAR e CHUVA, 2014).

Durante mais de duas décadas, o SPHAN permaneceu como o único órgão de preservação do patrimônio histórico-cultural do país e, como consequência, sua atuação era limitada e regional (FONSECA, 1997).⁴⁹ Porém, no final da década de

⁴⁹ No decorrer dos anos, a instituição recebeu várias denominações: SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, de 1937 a 1946; DPHAN – Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, de 1946 a 1970; IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, de

1960, as políticas preservacionistas foram narradas nos Estados e posteriormente nos municípios com a criação de diferentes órgãos de preservação. Esse processo foi potencializado pela descentralização administrativa do órgão e pela reformulação das políticas patrimoniais, um dos pontos abordados no Compromisso de Brasília em 1970. A concepção de preservação como forma de “congelar o tempo passado” foi superada pelas novas funções e usos que foram atribuídos aos bens. Essas ações não se limitaram exclusivamente a exemplares arquitetônicos, mas se estenderam aos espaços urbanos e aos acontecimentos sociais e culturais.

Dentro desse contexto, em 1969 foi criado o CONDEPHAAT, a fim de regulamentar as normas de tombamento no Estado de São Paulo (RODRIGUES, 2001). Todavia, em decorrência da extensão territorial, Schicchi (2008) considera que a ampliação das discussões relativas à preservação dos bens patrimoniais foi concretizada a partir da criação dos conselhos municipais, em meados da década de 1980. O município assume um papel executivo central e novos atores, públicos e privados, representados por diferentes setores institucionais e da sociedade civil, passaram a colaborar com as estratégias de preservação (STARLING, 2009).

Assim, inspirado pelo Decreto-lei 25/1937 que criou o SPHAN, e na legislação do CONDEPHAAT, em 1987 foi criado, pela Lei nº 5.885, o CONDEPACC. Desde sua origem, o órgão se encarrega da preservação do patrimônio histórico, artístico, estético, arquitetônico, arqueológico, documental e ambiental do Município de Campinas por meio da aplicação do tombamento (CAMPINAS, 1987). A política de preservação atribuída pela instituição foi espelhada no IPHAN e no CONDEPHAAT, ou seja, os bens contemplados com o ato administrativo municipal devem ser inscritos no Livro do Tombo com a descrição de suas respectivas características. No que tange à composição, o Conselho é formado por conselheiros nomeados pelo prefeito e representantes de diferentes órgãos e instituições, além de ser presidido pelo Secretário Municipal de Cultura (DECRETO nº 9.546, 1988).

A solicitação de abertura de um processo de tombamento pode ser realizada por qualquer pessoa física ou jurídica desde que contenha identificação, endereço do interessado e informações prévias sobre o bem (descrição, localização, estado de conservação, atual utilização e documentação fotografada, datada e justificada).

1970 a 1979; SEPHAN – Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, de 1979 a 1990; IBCP – Instituto Brasileiro do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, de 1990 a 1994; e novamente IPHAN, desde 1994 (RODRIGUES, 2001).

Os pedidos devem ser registrados no Protocolo Geral da Prefeitura Municipal de Campinas e encaminhados pelos interessados à Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural (CSPC),⁵⁰ que fornece recursos humanos e materiais às atividades do CONDEPACC.

O presidente do órgão de defesa indica um conselheiro relator que, no prazo de 15 dias, deve apresentar ao Colegiado seu voto favorável ou contrário à abertura do processo solicitado. Em casos excepcionais, sobretudo quando existe risco à integridade de um bem considerado de importância para a preservação, o presidente pode abrir o processo de tombamento, para os efeitos legais, “*ad referendum*” do Colegiado. Porém, o presidente deve submeter sua decisão ao Conselho, podendo o mesmo decidir pelo arquivamento do processo caso não haja razões suficientes para sustentar a decisão do presidente. Na hipótese do Colegiado deliberar contra a abertura do processo, o mesmo é anotado em um livro da CSPC e o interessado é comunicado (CAMPINAS, 1988).

Uma vez aberto o processo de tombamento, o presidente notifica, na forma de Lei, o proprietário do imóvel e as autoridades competentes. O processo aberto deve ser encaminhado à CSPC para que seja concluída a instrução e posteriormente sejam realizadas pesquisas documentais e históricas. No dia designado para a deliberação do Conselho, o relator deve apresentar seu relatório e seu voto. A resposta resultante da deliberação do Conselho é publicada no Diário Oficial do Município. No entanto, a proposta pode ser contestada pelo proprietário do bem (pessoa física ou jurídica), no prazo de 15 dias da data da publicação. A decisão do tombamento, proferida pelo Secretário de Cultura com base na proposta aprovada pelo Conselho, é publicada no Diário Oficial do Município e o bem patrimonial é inscrito no Livro do Tombo (CAMPINAS, 1988).

Ainda que qualquer pessoa física ou jurídica possa solicitar a abertura de um processo de tombamento, cabe ao órgão de preservação a aplicação do instrumento jurídico. A partir do momento em que o conselho ordena a abertura do processo, o bem patrimonial é protegido até a decisão final (CAMPINAS, 1988). Em outras palavras, o tombamento pode ser compreendido como o instrumento que assegura a

⁵⁰ Entre as atribuições da Coordenadoria Setorial de Patrimônio (CSPC) estão: localizar, identificar e inventariar os bens culturais do município; instruir os processos de tombamento; propor ao Conselho normas para a regulamentação das áreas envoltórias; analisar solicitações para intervenções (construções, reformas e processos de restauro) em áreas tombadas ou envoltórias e apresentar pareceres para apreciação do CONDEPACC (CAMPINAS, 1987).

proteção de bens culturais de reconhecido valor pelo poder público, por meio de uma legislação, atribuída na figura dos conselhos em âmbito nacional (IPHAN), Estadual (CONDEPHAAT) e Municipal (CONDEPACC).

Portanto, os fundamentos que orientam a aplicação do tombamento constituem peças importantes para a compreensão das políticas patrimoniais que contemplam o conjunto estudado. Como certificado, o tombamento foi institucionalizado pelo SPHAN em 1937 e aplicado ao Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em 2004 pelo CONDEPACC. A legislação patrimonial contemplou o objeto estudado por meio da descentralização administrativa do órgão nacional e também em virtude da reformulação das políticas de preservação, as quais incluíram entre outras tipologias, os bens industriais ferroviários.

Dentro desse contexto, apresentar-se-ão a seguir aspectos históricos sobre a implantação do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara. Assimilar a história que contempla o desenvolvimento e a decadência da esplanada constitui um dos aspectos fundamentais para inquirir sobre a atribuição de valor adotada pelo CONDEPACC no processo de tombamento.

2.2. A implantação do Conjunto Ferroviário na cidade de Campinas

Nas últimas décadas do século 18, a cidade de Campinas foi caracterizada por uma oligarquia desenvolvida em torno da cultura açucareira, que foi substituída nas primeiras décadas do século 19 pela exploração do café (MATOS, 1990). A riqueza potencializada com a produção agrícola, quer seja com o açúcar que fomentou o desenvolvimento da região, quer seja com o café que em 1842 a qualificou como cidade, garantiu-lhe referência no cenário paulista. Ademais, o desenvolvimento da cultura cafeeira trouxe para Campinas novos habitantes e investimentos (DEZAN, 2007).

Em 1867, após a implantação do primeiro trecho ferroviário paulista entre as cidades de Jundiaí e Santos pela companhia inglesa *São Paulo Railway* (SPR), os cafeicultores de Campinas, Rio Claro, Limeira e Araras manifestaram a necessidade de um prolongamento que conectasse Jundiaí a Campinas para facilitar o escoamento da produção agrícola. Todavia, por obter o monopólio do eixo ferroviário Santos-Jundiaí, a SPR não se interessou pela proposta (MONBEIG, 1984; MATOS

1990). Em decorrência disso, os cafeicultores e capitalistas da província de São Paulo assumiram o encargo de expandir os trilhos e juntos fundaram a Companhia Paulista de Estradas de Ferro em 1868 (MATOS, 1990).

A empresa de capital nacional inaugurou seus trilhos em Campinas em 1872 e no mesmo ano foi fundada, na cidade, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (MATOS, 1990). De acordo com Adolpho Pinto (1903), na primeira década do século 20 Campinas passou a abrigar um dos maiores pátios ferroviários da América, composto por três importantes ferrovias: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Sorocabana e a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Ademais, outras empresas menores também operacionalizam o sistema ferroviário na cidade, como o Ramal Férreo Campineiro e a Companhia Carril Agrícola Funilense (REIS, 2004; DEZAN, 2007).

A ferrovia como nova “porta” aberta trouxe sucesso, crescimento e riqueza para a cidade, que foi considerada um vigoroso entroncamento ferroviário (MARX, 1984, expressão do autor). Entre as cinco empresas férreas que serviram a cidade de Campinas, a Companhia Mogiana tinha como objetivo atuar de forma diferenciada das demais, portanto desde sua implantação já se previam possíveis prolongamentos. Desse modo, entre as estradas de ferro existentes no período, a Mogiana foi a primeira a alcançar divisas com outros Estados, especificamente o de Minas Gerais (MATOS, 1990).

Em virtude do aumento da demanda tanto de mercadorias quanto de passageiros, a empresa necessitou ampliar as áreas destinadas à operação ferroviária (estação e armazéns) e à manutenção (carros, material rodante, locomotivas e vagões). No entanto, seus prédios e oficinas, localizados na Vila Industrial da cidade juntamente com os da Companhia Paulista, estavam delimitados por ruas, logo nenhuma das duas empresas conseguiria expandi-los (ANUNZIATA, 2013). Como solução, a Companhia Mogiana adquiriu, em 1891, um terreno junto ao leito férreo no bairro Guanabara:

Finalmente, em terreno ultimamente adquirido no bairro do Guanabara, dessa cidade, vai se construir uma estação de passageiros com armazém para mercadorias destinadas especialmente para cargas de nossa linha para cidade de Campinas e vice-versa; esta estação além do importante benefício que presta ao público é de extrema necessidade as oficinas que também vão ser construídas naquele bairro, em terreno fronteiro (COMPANHIA MOGIANA, 1891, p. 17).⁵¹

⁵¹ Todas as citações foram escritas de acordo com a grafia atual.

Em 1892 foram iniciadas as obras do armazém de mercadorias, que foi inaugurado em 1893, e no ano seguinte a estação de passageiros foi aberta ao público. Em termos arquitetônicos, a estação Guanabara foi disposta paralelamente ao trilho e possui formato retangular, denominada também de estação lateral (SCARABELLI, 2004). Na figura 26 é possível identificar o armazém ao fundo e a estação à frente e, na figura 27, apenas a estação. Os dois registros destacam os primeiros anos de funcionamento dos imóveis.

Figura 26: Plataforma de embarque da estação Guanabara e armazém ao fundo, entre 1894 e 1914.



Fonte: Coleção Fotografias Avulsas/CMU.

Figura 27: Estação Guanabara entre 1884 e 1914.



Fonte: Coleção Fotografias Avulsas /CMU.

Conforme o relatório da diretoria da Companhia Mogiana, de 20 de maio de 1894, “durante o ano fizeram aumentos consideráveis em muitos armazéns, construíram-se vinte casas para turmas de conserva e construiu-se um novo depósito de carros nesta cidade” (COMPANHIA MOGIANA, 1894, p. 11). Com isso, foi possível certificar que em 1894 foram construídos na esplanada da Estação Guanabara um novo depósito e 20 casas que deram origem à vila ferroviária.

No levantamento planimétrico da cidade de Campinas de 1900 (figura 28) é possível identificar a localização da estação Guanabara e da estação Central da Companhia Paulista, a qual abrigou a Companhia Mogiana desde sua fundação na cidade – em 1892 – até 1894, quando a estação Guanabara foi inaugurada.

No ano de 1915, a administração da Companhia Mogiana realizou uma reforma na estação: trocou as coberturas da plataforma do edifício de passageiros por uma gare metálica, o que pode ser visualizado na figura 30 (COMPANHIA MOGIANA, 1916; SCARABELLI, 2004). Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias e novos armazéns (ANUNZIATA, 2013).

Figura 30: Gare Metálica da estação Guanabara em 1915.



Fonte: Coleção Fotografias Avulsas /CMU.

De acordo com Scarabelli (2004), a estação Guanabara se configurou como alternativa para desafogar o edifício de passageiros da Companhia Paulista e logo se consolidou como centralidade. A importância do complexo foi tão notória na cidade de Campinas que o pátio férreo chegou a conter 13 linhas e atender, além da Mogiana, a Companhia Carril Agrícola Funilense e a linha do Ramal Férreo Campineiro.

O primeiro trem a chegar à antiga estação transportava empregados para reparos na linha e as professoras que lecionavam em Carlos Gomes, Pedro Américo e Jaguariúna – bairros contemplados pelo leito férreo da Mogiana. A posição estratégica do conjunto, dentro da malha urbana, atraiu a implantação de indústrias no

Figura 28: Planta da cidade de Campinas de 1900.



Fonte: Prefeitura de Campinas. Editada por COSTA, 2010, p. 25.

Figura 29: Estação Guanabara em 1938.

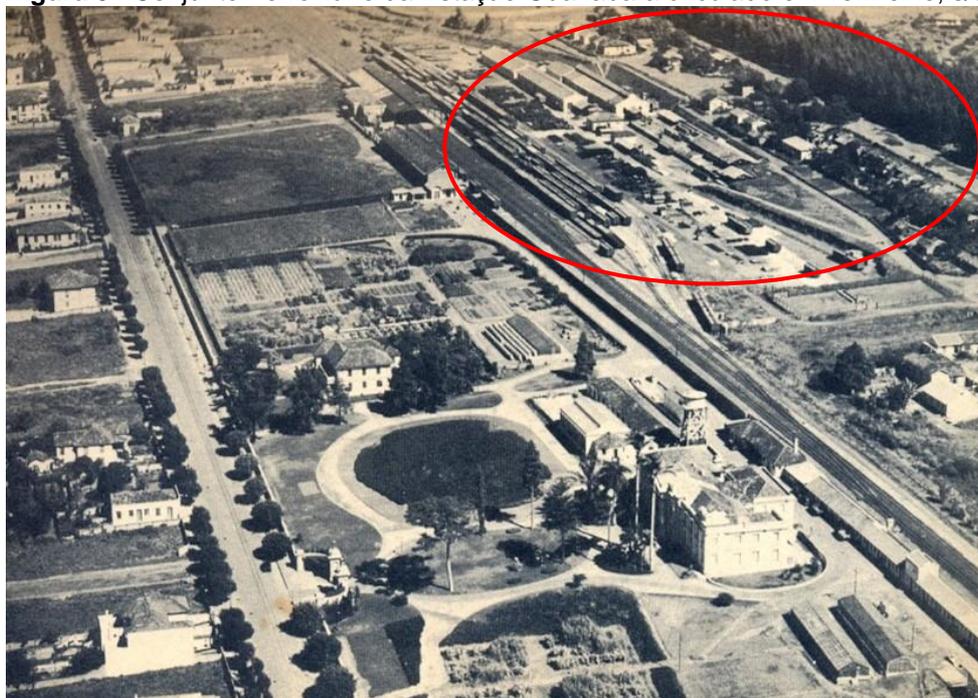


Fonte: Coleção V-8/CMU.

bairro Guanabara, motivadas pela facilidade de escoamento da produção, entre as quais estavam: a Fábrica de Chapéus Cury, inaugurada em 1920, e a antiga Fábrica de Tecidos Elásticos Godoy & Valbert S/A, inaugurada no mesmo ano (RIBEIRO, 2012).

A figura 31 evidencia o Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara com diferentes linhas e alguns prédios existentes no local (dentro da área circulado em vermelho). Ademais, é possível identificar na figura a Avenida Barão de Itapura, nome do fazendeiro, político e proprietário rural responsável por viabilizar o desenvolvimento do bairro Guanabara por meio da concessão de parte da fazenda Chapadão para implantação da linha férrea da Mogiana (em 1872) e do pátio da Estação Guanabara (1891), além de lotes para a Imperial Estação Agronômica (atual Instituto Agrônomo de Campinas - IAC em 1887) e para a implantação da Companhia Campineira de Iluminação a Gás (em 1872). Esses empreendimentos, somados à abertura da Avenida Barão de Itapura, contribuíram para o desenvolvimento do bairro Guanabara (SCARABELLI, 2004).

Figura 31: Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara circulado em vermelho, s/d

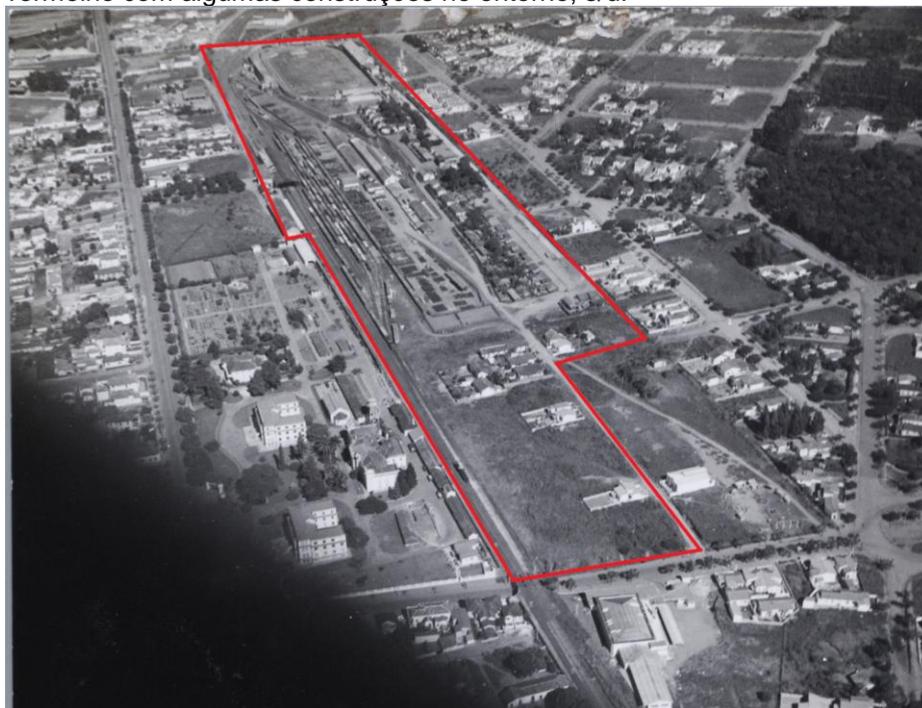


Fonte: acervo fotográfico do CIS Guanabara. Editada pela autora.

De forma complementar, a figura 32 evidencia a delimitação da área do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (destacado em vermelho) e alguns loteamentos. A importância do registro está no que ele denota: uma das únicas imagens

que contemplam o complexo de forma íntegra. Ainda que não tenha sido possível identificar a data do registro fotográfico, acredita-se que o mesmo seja posterior a 1940, pois o campo de futebol inaugurado no período aparece na figura.

Figura 32: Delimitação do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em vermelho com algumas construções no entorno, s/d.



Fonte: Museu de Imagem e Som (MIS). Editada pela autora.

Conforme Oliveira Filho (2008), a partir de 1910 os funcionários que trabalhavam na esplanada começaram a reunir-se com frequência para jogar partidas de futebol nos momentos de lazer. Os encontros, que ocorriam em campinhos sem estruturas, se tornaram cada vez mais frequentes e mais organizados, até que em 1933 foi fundado o Esporte Clube Mogiana. Em decorrência dos esforços despendidos pela presidência do clube, o time obteve autorização para utilizar o terreno ao lado da estação Guanabara para treinos e jogos (CORREIO POPULAR, 17/11/2002). Em 1936, a diretoria da empresa férrea aprovou o projeto de Edgar Ariani (engenheiro da Mogiana e segundo diretor do clube) para a construção de um estádio, que foi inaugurado oficialmente em 1940. O Inspetor Geral da companhia, Horácio Antônio da Costa, foi o grande egrégio do Esporte Clube Mogiana, pois assegurou apoio material e financeiro ao time, além de ser responsável pela concessão da área onde foi construída a praça poliesportiva. Como reconhecimento pelo trabalho realizado, o complexo recebeu o seu nome. A revista da Mogiana, publicada em 1940 e editada pelos irmãos Pedroso, ressalta que as instalações para ativi-

dades físicas foram erguidas em uma área de 26 mil m² composta por campo de futebol gramado, pista de atletismo, tanques para salto e campos de arremesso de peso. No ano em que foi inaugurado, o estádio foi considerado pela mídia o mais moderno do interior paulista, suplantado apenas pelo Estádio Municipal do Pacaembu (ABRAHÃO e GATTI, 2013).

Após completar três anos de inauguração, o sistema de iluminação para partidas noturnas foi implantado. Os holofotes foram comprados do Estádio Ulrico Mursa, da Portuguesa Santista (o que é possível identificar na figura 33), por 40 mil réis. Em 1948, o Esporte Clube Mogiana se tornou profissional. Porém, apesar dos investimentos, o time formado por ferroviários disputou apenas seis temporadas como profissional. O clube integrou a Segunda Divisão nas temporadas de 1947, 48, 49, 50, 58 e 59. No primeiro ano, terminou em 9º lugar, no ano seguinte obteve o 11º lugar num grupo que abrangia 14 times. Em 1949, foi campeão. Entretanto, uma nova fase de eliminação fez com que a empresa retirasse o apoio financeiro. Nos anos seguintes, o time se limitou a jogar partidas amadoras até 1958, mas o sétimo lugar na primeira fase, novamente desanimou a equipe (CORREIO POPULAR, 17/11/2002). Nesse período a companhia férrea que o fomentava entrou em declínio e o transporte ferroviário deu lugar ao rodoviário.

Figura 33: Arquibanca principal do Esporte Clube Mogiana e refletores noturnos, s/d.



Fonte: arquivo CERECAMP.

Figura 34: Equipe do Mogiana em 1958.



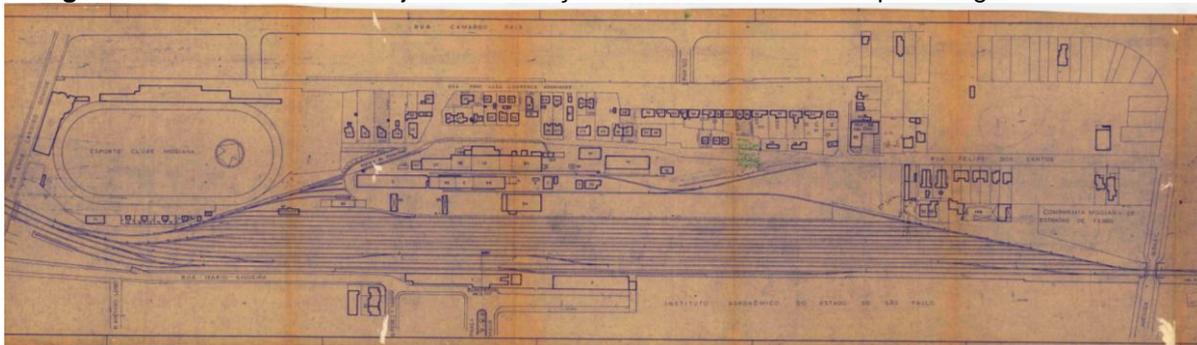
Fonte: Site jogos perdidos, 2008.⁵²

Em termos espaciais, foram edificadas pela Companhia Mogiana 105 estruturas no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara, divididas entre: estação; armazém; departamentos de linha, via permanente e inflamáveis; poço; oficinas mecânica e de telégrafo; mictórios; departamento da via permanente; barracão; ferrari-

⁵² Disponível em: www.jogosperdidos.com/uma-volta-ao-passado. Acesso em: abr. 2017.

a; cabine de medição; depósitos e arquivos; depósito de pintura; cozinha para café; depósitos da engenharia civil; posto de truque; garagens; transformadores; moradias e uma área esportiva (conforme a figura 35) (COMPANHIA MOGIANA, 1969).

Figura 35: Planimetria do Conjunto da Estação Guanabara elaborada pela Mogiana em 1969.⁵³



Escala 1.1000. Fonte: biblioteca CMU.

De acordo com Scarabelli (2004), devido aos déficits da Companhia Mogiana, o Governo do Estado de São Paulo adquiriu, em 1952, 90,5% das ações da empresa, pagando aos acionistas cedentes apólices da dívida pública estadual – “Apólices Mogiana” (SCARABELLI, 2004; CORREIO POPULAR, 02/12/1972). Em 1971, as companhias férreas paulistas foram incorporadas pelo Governo e formaram uma única empresa: a Ferrovia Paulista S/A (FEPASA). Posteriormente, em 1998, todo patrimônio da FEPASA foi incorporado à Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA). Alguns meses após a concessão, a malha férrea foi transferida para grupos de transporte privados. A Ferrovia Bandeirantes S/A (FERROBAN) foi a primeira empresa privatizada a arrendar os bens ferroviários que, algum tempo depois, passaram a ser administrados pela América Latina Logística (ALL) (OLIVEIRA, 2010).

A diminuição do transporte agrícola (principalmente o café), somada à má gestão das empresas férreas e à concorrência com o transporte rodoviário, fomentada pela política federal de incentivo ao desenvolvimento desse modal e adotada nos anos de 1960, foram fatores que contribuíram para o irreversível processo de desativação de inúmeros ramais férreos pelo interior do país (PAULA, 2000). No caso do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara, em Campinas, a diminuição do transporte de cargas (transferido para outra estação fora da área urbana da cidade)

⁵³ A planimetria do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara elaborada pela Mogiana em 1969 foi incluída nos anexos da pesquisa com melhor resolução, vide a página 253.

e de passageiros, ocasionou a desativação das demais estruturas do conjunto em 1974 (SCARABELLI, 2004).

A implantação do sistema ferroviário em Campinas impactou o tecido urbano existente, pois a cidade atendeu cinco ferrovias apresentando-se num mapa caracterizado por uma estrela de cinco raios, fato único na cartografia ferroviária do Brasil (COSTA, 2010). Como identificado, o Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara contribuiu para o desenvolvimento urbano (implantação de infraestrutura e serviços), econômico (caracterizado pelo surgimento de indústrias no bairro) e social (criação da vila ferroviária e da área esportiva). Entretanto, cabe analisar as valorações ressaltadas no processo de tombamento do conjunto, as quais serão complementadas por uma reflexão sobre os princípios que fundamentaram a decisão do CONDEPACC para a aplicação do ato administrativo de proteção patrimonial.

2.3. Fundamentos e particularidades que regem o tombamento: a análise do processo

No dia 9 de maio de 1996, foi aberto pelo CONDEPACC o processo de tombamento da estação Guanabara, situada na Rua Mário Siqueira, em Campinas. A solicitação da abertura do processo foi realizada pelo historiador e conselheiro do CONDEPACC Danuzio Gil Bernadino da Silva. Conforme o relatório, as justificativas outorgadas para a preservação estavam diretamente relacionadas à importância da empresa férrea na cidade: “dos áureos tempos da Mogiana, Campinas conta ainda com alguns remanescentes e o mais importante deles, a nosso ver, é a Estação Guanabara” (CONDEPACC 002/96, volume 1, p. 4). Ademais, as características arquitetônicas do edifício também foram ressaltadas:

A arquitetura, em alvenaria, da sede da estação, caracteriza-se pelo estilo neorrenascentista simplificado e o desenho de sua estrutura e das telhas metálicas se assemelham às existentes nos edifícios da área interna do Complexo Ferroviário da FEPASA [...] por ser um marco histórico, na cidade de Campinas, sugerimos a abertura do processo de tombamento, para um estudo mais aprimorado do bem em questão” (CONDEPACC 002/96, volume 1, p.4).

Na época em que foi aberto o processo de tombamento pelo órgão de preservação, uma cópia do estudo foi encaminhada para a FEPASA juntamente com uma carta solicitando a adoção de medidas preventivas, pois a estação estava se-

miabandonada. Por se tratar de um bem em estudo de tombamento, qualquer intervenção no local, em termos de modificação, deveria ser precedida de autorização emitida pelo órgão municipal até que a decisão final tomada.

Durante a reunião do CONDEPACC realizada em 9 de maio de 1996 (ata nº 157), o conselheiro Danuzio, que além de solicitante foi relator do processo de tombamento da estação, apresentou parecer favorável, que em votação foi aprovado por unanimidade (CONDEPACC, 002/96, volume 1, p. 6). Embora o órgão de preservação tenha decidido, durante a reunião, tomar o prédio da estação, a publicação no Diário Oficial do Município não foi realizada.

Em 1999, três anos após o CONDEPACC abrir o processo de tombamento, outros elementos do complexo de edifícios (armazém, posto de truque, oficina mecânica, depósito e arquivo, departamento de linha e vila ferroviária) foram incluídos no estudo, juntamente com a estação, para aplicação do instrumento administrativo de proteção municipal. No parecer sobre o tombamento do “complexo histórico e arquitetônico denominado Estação Guanabara (processo 002/96)”, datado de 28 de outubro de 1999 e elaborado por Danuzio, podem ser evidenciadas as principais justificativas para o tombamento:

O bem em questão compõe-se como um dos **mais significativos conjuntos arquitetônicos e históricos**, da ferrovia paulista, neste caso, notadamente campineira em sua origem. Integrada na **cultura**, nas **histórias locais**, **é um bem composto de vários conjuntos**, desde a estação propriamente dita, até os barracões laterais, centrais e as casas de madeira localizadas na pequena vila integrada ao complexo ferroviário, citado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), como um **importante e fundamental espaço ferroviário**. **O nosso parecer, dada a importância que este bem tem para a cidade de Campinas, seja cultural, seja histórica seja arquitetonicamente, é pelo tombamento** do complexo para o que solicitamos o apoio do egrégio conselho (CONDEPACC, 002/96, volume 1, p. 42, grifos da autora).

Além da identificação do conselheiro relator como um dos protagonistas da solicitação de abertura do tombamento, a descrição acima permitiu o reconhecimento de outro ator envolvido no processo: a ABPF, que evidenciou o conjunto como um “importante e fundamental espaço ferroviário” (CONDEPACC, 002/96, volume 1, p. 45).

Conforme a ata da reunião nº 227, realizada no dia 11 de novembro de 1999, foi apresentado “um estudo histórico e arquitetônico do Complexo Ferroviário da Estação Guanabara” (CONDEPACC, 002/96, volume 1, p. 45) pela diretora da

faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Paulista (UNIP), a Professora Sandra Regina S. Duarte, juntamente com sua equipe que relataram a:

Importância desse bem histórico, ressaltando que a Estação Guanabara constitui um raro exemplar da arquitetura urbana de ferrovia na época do café, que deu origem a Vila dos Operários, que trabalhavam na ferrovia. As casas geralmente passaram desde os antigos operários até seus netos e bisnetos, onde algumas tradições são mantidas, nos dias de hoje, muitas casas encontravam-se abandonadas e foram invadidas (CONDEPACC, 002/96, volume 1, p. 45).

Na ata foi possível evidenciar que o conselheiro relator solicitou à Professora Sandra Regina um relatório do que foi apresentado para compor o tombamento. Contudo, ao analisar o processo, não foi possível identificar o estudo histórico e arquitetônico do conjunto ferroviário.⁵⁴ De forma complementar, na ata da reunião nº 227 o historiador Danuzio reforça as características atribuídas no parecer ao mencionar o complexo como “[...] um dos mais significativos conjuntos desde a estação, até os barracões laterais, centrais e as casas de madeira localizadas na pequena vila do complexo, importante e fundamental espaço ferroviário” (CONDEPACC, 002/96, volume 1, p. 45).

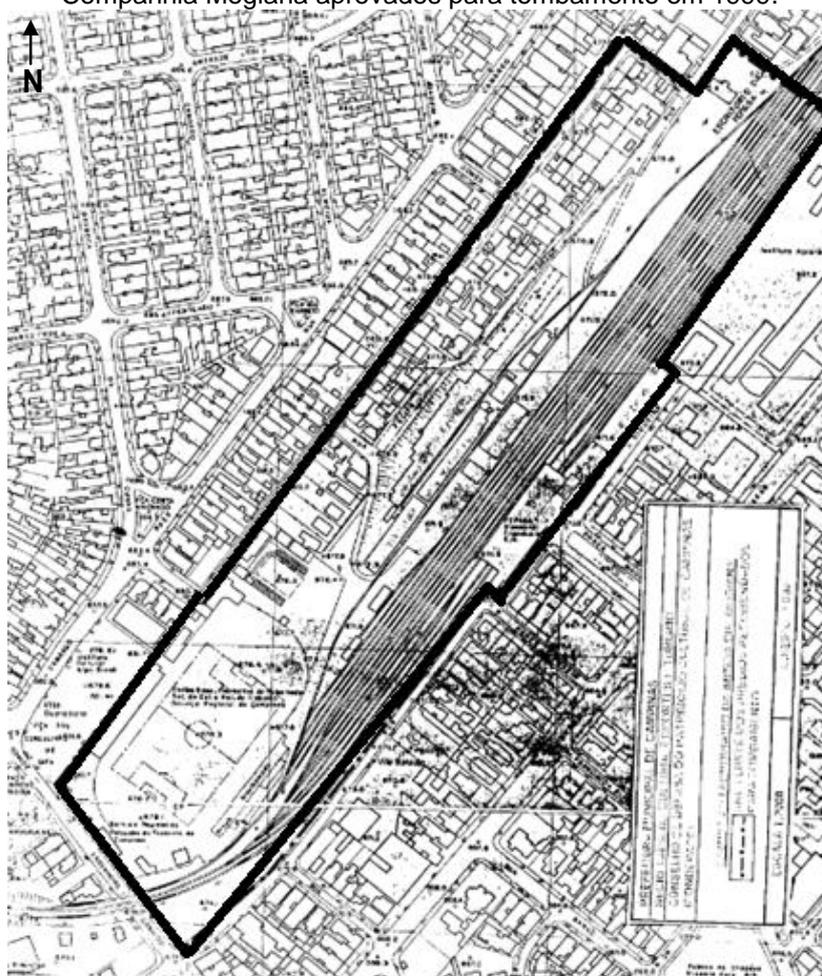
De acordo com o processo, o Egrégio Colegiado, em reunião no dia 11 de novembro de 1999, aprovou por unanimidade o parecer do conselheiro relator, Danuzio, recomendando o tombamento das edificações situadas no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (processo 002/96). Na ata da referida reunião se tornou notória a preocupação com os bens que seriam tombados: “o Cons. Marco A. Alves do Valle diz que, deverá ser bem especificado o que vai ser tombado, porque são vários itens a serem incluídos” (CONDEPACC, 002/96, volume 1, p. 45). Porém, não houve menção aos imóveis que foram contemplados na ata da reunião. A delimitação da área a ser preservada foi citada apenas no parecer sobre o tombamento e incluiu a vila dos moradores, a estação e os barracões (laterais e centrais), entre a Avenida Brasil e a Rua Cândido Gomide (CONDEPACC, 002/96, volume 1, p. 42).

A figura 36 contempla a área aprovada para o tombamento pelo CONDEPACC em novembro de 1999. É válido ressaltar que o Esporte Clube não foi incluído na abertura do processo da estação Guanabara em 1996 e tampouco mencionado

⁵⁴ Durante a análise documental no CONDEPACC não foi possível identificar nenhum estudo coordenado pela Professora Sandra Regina incluído no processo, inclusive um dos funcionários (Sr. Henrique Anunziata) salientou que o conteúdo do trabalho foi apresentado durante a reunião (ata da reunião nº 227), mas não chegou a ser anexado no processo.

no parecer do conselheiro relator em 1999 ou na exposição da Professora Sandra Regina. Contudo, a área esportiva, mesmo não sendo citada pelos diferentes agentes sociais, foi incluída no mapa que evidenciou a delimitação local aprovada para aplicação do instrumento administrativo de proteção.

Figura 36: Mapa. Área e prédios do complexo ferroviário da antiga Companhia Mogiana aprovados para tombamento em 1999.



Fonte: CONDEPACC, processo 002/96, volume 1, p. 47.
Editado pela autora.

Em 2000, o presidente do órgão de preservação encaminhou ofícios às secretarias e entidades a fim de comunicá-las sobre a decisão do Conselho em tombá-las as edificações situadas no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara, juntamente com um mapa para identificação espacial da área (figura 36). Porém, o diretor técnico do Centro Esportivo e Recreativo de Campinas (CERECAMP) na época, Antônio Maria Virginillo Prado, questionou a medida adotada pelo CONDEPACC e solicitou a dilatação do prazo de contestação por 60 dias. Essa medida foi adotada pelo diretor tendo em vista que o tombamento incluía as dependências físicas do Estádio da

Mogiana. Quanto às justificativas, o diretor ressaltou, por meio de um ofício, que parte da área recomendada para o tombamento, aproximadamente 24.000 mil m² quadrados, pertencia ao Patrimônio Público do Estado de São Paulo e era utilizado pelo CERECAMP, além do fato de que no local estavam sediadas a Secretária Estadual do Emprego e Relações do Trabalho (SERT), a administração do CERECAMP e a Delegacia Estadual e Regional de Esportes e Turismo. O diretor destacou ainda que “a Secretaria não foi informada oficialmente do tombamento no prazo legal, o que somente aconteceu após a visita dos funcionários ao CONDEPACC, através do Ofício nº 003/00 datado em 2 de fevereiro de 2000 (CONDEPACC, 002/96, volume 2, p. 57). Além disso, o coordenador da SERT, Dirceu Huertas, também enviou outro ofício ao CONDEPACC solicitando a reconsideração do tombamento, alegando que o CERECAMP não possuía elementos de ordens arquitetônicas, culturais ou históricas e que a área não pertencia ao complexo ferroviário da antiga Mogiana (CONDEPACC, 002/96, volume 8, p. 77).

O processo de tombamento da “Área e Prédios do Complexo da Antiga Companhia Mogiana” tramitou no CONDEPACC por oito anos até que em 13 de maio de 2004 foi publicado no Diário Oficial do Município com a Resolução 45/04, que inclusive delimitou a área envoltória em até 300 metros do bem tombado. Dessa forma, não se sabe se o antigo Esporte Clube Mogiana não foi inserido no processo homologado em 2004 juntamente com os demais bens em virtude da contestação realizada pelo diretor do CERECAMP e pelo coordenador da SERT. Cabe destacar que as justificativas utilizadas pelos agentes sociais para a contestação foram rasas e superficiais em vista da importância do antigo Esporte Clube Mogiana, cujos valores simbólicos antecedem a implantação das estruturas físicas de lazer e recreação para os ferroviários. Isso porque a partir de 1910 os ferroviários começaram a reunir-se com frequência no local para jogar partidas de futebol e foi através de esforços realizados pelos trabalhadores que a Companhia Mogiana fomentou a construção da área esportiva. Além disso, em 1940 – ano em que foi inaugurado – o estádio foi considerado pela mídia o mais moderno do interior paulista. Contudo, essas vertentes não foram consideradas durante a aplicação da política patrimonial pelo CONDEPACC.

Ainda que os imóveis tenham sido tombados, somente em 10 de dezembro de 2009 o Conselho aprovou as Diretrizes para Regulamentação da Resolução 45/04. Esse documento foi de suma importância para o processo, pois definiu que

entre os imóveis contemplados com a aplicação do instrumento de proteção estavam: a estação e a gare Número de Patrimônio (NP) da FEPASA 450.614; o armazém NP 450.617; o departamento de linha NP 450.638; a oficina NP 450.633; os depósitos, arquivo e ferraria NP 450.630; a casa do artífice soldador NP 353.048; a casa do trabalhador NP 353.049; a casa do artífice mecânico NP 353.050; a casa do artífice ferreiro NP 353.051; a casa do trabalhador NP 353.052; a casa guarda/caixa d'água NP 353.054; a casa do artífice soldador NP 353.055; a casa do truqueiro NP 353.056; a casa armazenista NP 353.069; a casa do artífice ferreiro NP 353.070; a casa do trabalhador NP 353.071; a casa do artífice pedreiro NP 353.072; a casa do artífice soldador NP 353.073; a casa do linha-construtor NP 353.074 e a casa do compositor NP 353.075. A justificativa atribuída incidiu sobre o fato dos bens terem sido “construídos no final do século 19 e início do século 20 para compor a estrutura ferroviária e habitação operária da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro” (CONDEPACC, processo 002/96, volume 9, p. 51 e 52).

De forma complementar, a Diretriz para a Regulamentação da Resolução 45/04 determinou a proteção das fachadas e volumetrias dos imóveis tombados, de modo a manter o desenho e o material construtivo original das caixilharias e esquadrias, além das coberturas com a mesma estrutura: tesouras em madeira, o mesmo cimento, o mesmo tamanho e cor de telha e o mesmo lanternim (quando houvesse). A área envoltória foi alterada para um raio de 25 metros contados a partir dos limites construtivos de cada edificação tombada. Como medida contundente, qualquer intervenção que se pretendesse promover na área envoltória deveria ser precedida de um projeto aprovado pelo CONDEPACC.

Em 2013 foi publicada a retificação da Resolução 45/04 pelo Secretário Municipal de Cultura, Claudiney Rodrigues Carrasco, no uso de suas atribuições legais, com base na decisão do CONDEPACC, do qual era presidente na época. De acordo com a retificação, o artigo 1º estabeleceu o tombamento do processo 002/96, “Área e Prédios do Complexo Ferroviário da Antiga Companhia Mogiana”, situados na Rua Mário Siqueira, no bairro Guanabara, sendo poligonal a área tombada e os prédios incluídos descritos na figura 37 e na tabela 2.

Figura 37: Mapa. Retificação da Resolução N° 45/04.



Fonte: Campinas, 2013.

Tabela 2: Bens ferroviários inseridos na Retificação da Resolução N° 45/04.

Denominação	Nº Mogiana	Nº FEPASA
Estação Guanabara	1	450.614
Armazém de mercadorias	2	450.617
Departamento de linha	3	450.638
Oficina mecânica	7	450.629
Depósito e arquivo	12	450.630
Posto de truque	80	450.639
Casa motorista	15	353.036
Casa feitor de turma	16	353.037
Casa artífice carpinteiro	17	353.038
Casa armazenista	18	353.039
Casa mestre de linha	19	353.040
Casa artífice mecânico	42	353.045
Casa compositor	90	353.046
Casa armazenista	44	353.069
Casa artífice ferreiro	45	353.070
Casa trabalhador	83	353.071
Casa artífice pedreiro	82	353.072
Casa artífice soldador	46	353.073
Casa artífice linha-const.	68	353.074
Casa compositor	89	353.075
Casa de medição	93	s/n
Casa truqueiro	27	353.056
Casa artífice soldador	26	353.055
Casa d'água/casa guarda	25	353.054
Casa trabalhador	23	353.052
Casa artífice ferreiro	22	353.051
Casa artífice mecânico	21	353.050
Casa trabalhador	87	353.049
Casa artífice soldador	20	353.048

Fonte: elaborado pela autora com base na Retificação da Resolução 45/04.

Nesse sentido, qualquer intervenção ou ocupação nos bens tombados necessariamente deveriam ser precedida de um projeto analisado e aprovado pelo CONDEPACC. Ademais, os bens tombados pela Resolução se tornaram objetos de sanções e benefícios previstos pela Lei Municipal 5.885, de 17 de dezembro, e pela Lei Municipal 12.445, de 21 de dezembro de 2005, regulamentadas pelo Decreto Municipal 15.358 de 28 de dezembro de 2005.

Com o objetivo de garantir a integridade, visibilidade e a circulação entre os prédios tombados no complexo ferroviário, o artigo 2º da retificação da Resolução 45/04 criou uma “área de intervenção restrita” poligonal delimitada e regulamentada, como pode ser observado na figura 38.

Figura 38: Mapa. Área de intervenção restrita e prédios tombados.

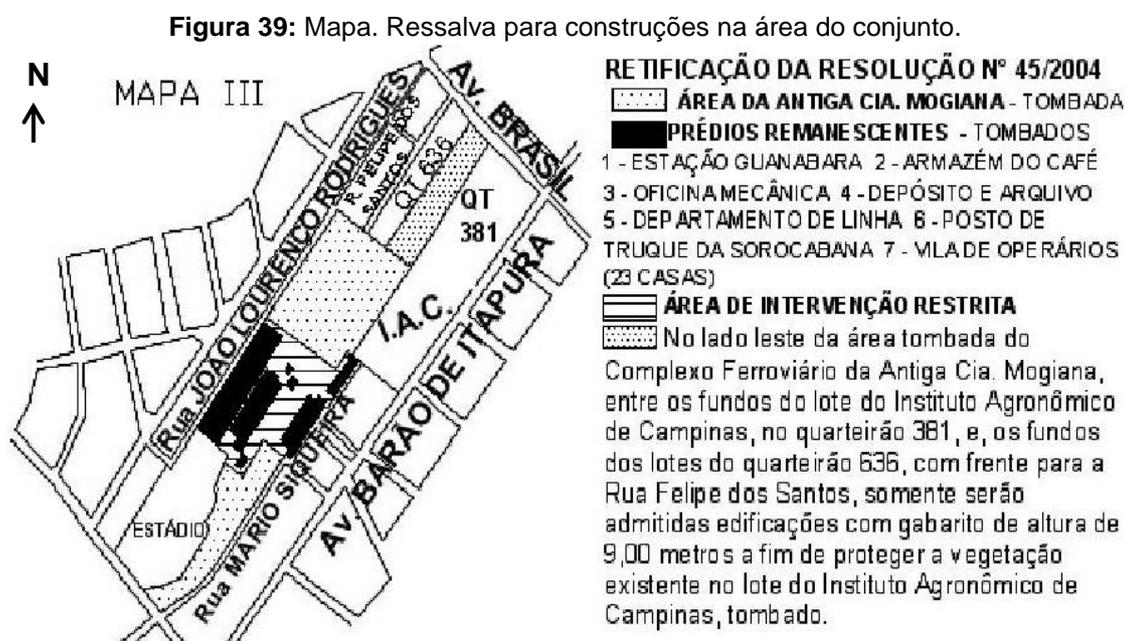


Fonte: Campinas, 2013.

A retificação da Resolução 45/04 regulamentou as diretrizes na área de intervenção restrita e estabeleceu que foram proibidas: construções de edificações (obra coberta destinada a abrigar atividade humana ou qualquer instalação, equipamento e material); estruturas muradas de qualquer altura e alambrados; instalação de infraestrutura aérea como torres e antenas; instalação de equipamentos publicitários sem a aprovação prévia do CONDEPACC; corte e aterro; depósito de lixo e entulhos de qualquer natureza; depósitos de lixo, além de acréscimos e demolições nas edificações existentes, a menos que plenamente justificadas e aprovadas previamente pelo CONDEPACC. Entre as intervenções permitidas estavam: obras de infraestrutura subterrânea (água, esgoto, telefonia e energia elétrica) com projetos

previamente analisados pelo CONDEPACC e a transposição viária em nível de acesso de um lado ao outro da área tombada do complexo ferroviário, desde que no trecho entre 10 metros do limite do posto de truque da Sorocabana e dez metros dos limites da estação Guanabara e do armazém.

O artigo 3º da retificação enfatizou que no lado leste da área tombada do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara, entre os fundos do lote do IAC, no quarteirão 381, e os fundos dos lotes do quarteirão 286, em frente à Rua Felipe dos Santos, somente seriam admitidas edificações com gabarito de altura de nove metros, a fim de proteger a vegetação existente no lote do IAC, o que pode ser visualizado na figura 39.



Fonte: Campinas, 2013.

Além das informações mencionadas acima, o artigo 4º abordou a abertura do processo de tombamento da Praça de Esportes “Horácio Antônio da Costa” (antigo Estádio da Mogiana), situado na “Área do Complexo Ferroviário da Antiga Companhia Mogiana”, conforme decisão do Conselho.

É interessante destacar que a área envoltória dos bens tombados na Resolução foi eliminada, segundo o artigo 5º. Isto é, a retificação da Resolução 45/04 flexibilizou a ocupação das áreas envoltórias dos bens e eliminou o perímetro de ocupação do entorno do conjunto ferroviário da Estação Guanabara. Como consequên-

cia, demolições, construções e reformas num perímetro de 25 metros dos bens tombados não precisariam mais do aval do Conselho.

Ao analisar o processo de tombamento do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara foi possível identificar diferentes tipos de valoração. A primeira evidenciada foi a representatividade atribuída à estação, sendo considerada pelo solicitante e conselheiro-relator do processo como “o remanescente histórico mais importante da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro” (CONDEPACC 002/96, volume 1, p.4). Ademais, constatou-se no parecer para o tombamento a fusão do reconhecimento histórico (menção aos áureos tempos da Mogiana, ou seja, funcionamento da empresa – CONDEPACC 002/96, volume 1, p. 4) e arquitetônico (estilo neo-renascentista – CONDEPACC 002/96, volume 1, p. 4).

Entretanto, em 1999 outros edifícios passaram a ser contemplados no estudo para aplicação do tombamento. Cabe reportar as falas evidenciadas no processo pelos respectivos agentes sociais, a fim de compreender as concepções de conjunto adotadas. Conforme o parecer do conselheiro relator, o complexo ferroviário foi caracterizado como “um dos mais significativos conjuntos arquitetônicos e históricos da ferrovia [...] integrado na cultura, nas histórias locais, categorizado ainda como um composto de vários elementos importantes desde a estação até os barracões centrais e a vila operária”. Diante da “importância do bem para a cidade de Campinas, seja cultural, seja histórica, seja arquitetonicamente” (CONDEPACC, 002/96, volume 1, p. 42), o parecer do conselheiro foi favorável ao tombamento. Posteriormente, o conjunto foi citado pela ABPF como “importante e fundamental espaço ferroviário”, o que foi reforçado em ata da reunião nº 227 pelo conselheiro relator. Deve-se considerar ainda a concepção atribuída durante a apresentação da professora Sandra Regina, a qual ressaltou a estação como “um raro exemplar da arquitetura urbana na época do café, que deu origem a Vila dos Operários [...] onde algumas tradições são mantidas” (CONDEPACC, 002/96, volume 1, p. 45). Nesse trecho extraído do processo, as representatividades arquitetônicas e históricas são apontadas com o mesmo valor. Em síntese, as justificativas apresentadas pelos diferentes agentes sociais fazem menção aos atributos históricos, arquitetônicos e culturais.

A análise potencializou a identificação dos principais atores envolvidos no processo, entre os quais estavam: o conselheiro Danuzio Gil Bernadino, que além de solicitante foi relator do processo da estação Guanabara e do conjunto ferroviário; a Professora Sandra Regina da Silva Duarte, responsável pela apresentação do es-

tudo histórico e arquitetônico do conjunto na reunião do CONDEPACC; o diretor técnico do CERECAMP, Antônio Maria Virginillo Prado e o coordenador da SERT, Dirceu Huertas, que contestaram a aprovação do tombamento; além dos representantes da ABPF, que consideraram o conjunto como um importante e fundamental espaço ferroviário.

A solicitação de abertura do tombamento da estação Guanabara e as justificativas apresentadas em 1996 remetem-se à ênfase adotada ao monumento arquitetônico isolado. Porém, com a elaboração do parecer sobre o tombamento do conjunto ferroviário pelo conselheiro Danuzio, os demais elementos foram incluídos no estudo. Diante disso, a partir de 1999 a diretriz preservacionista adotada no processo 002/96 pelo CONDEPACC passou de monumento arquitetônico isolado (estação) para uma reflexão sobre o Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (incorporação de outros bens pertencentes ao complexo).

Com base no conteúdo averiguado, tornou-se notório que a concepção de conjunto evocada durante o processo difere-se de acordo com o agente social. É possível relacionar a valoração atribuída no parecer elaborado por Danuzio e no discurso da Professora Sandra com o conceito de conjunto histórico. Como destacado no tópico 1.2, os conjuntos podem ser compreendidos como “todo agrupamento de construções e de espaços [...] cuja coesão e valor são reconhecidos do ponto de vista arqueológico, arquitetônico, pré-histórico, histórico, estético ou sociocultural” (UNESCO, 1976, p.3). A noção de que as obras e manifestações existentes nos conjuntos históricos devem articular-se entre si superando a visão de monumento isolado, pontuada na valoração do conselheiro relator e da professora em 1999, já era discutida nas Cartas Patrimoniais desde 1975⁵⁵ e nas políticas culturais adotadas pelo órgão de preservação estadual a partir de 1987⁵⁶. Em contrapartida, a noção de conjunto adotada pelos representantes da ABPF remete-se aos espaços de operação ferroviária. A associação compreendeu os imóveis existentes no complexo como importantes áreas de trabalho, diretamente relacionadas ao sistema ferroviário e ao funcionamento da antiga empresa.

⁵⁵ A importância dos conjuntos históricos superarem a concepção de monumento isolado aparece diretamente na Declaração de Amsterdã, de 1975, na Carta de Nairóbi, de 1976, na Convenção de Granada, de 1985, na Carta de Washington, de 1987, e na Carta de Petrópolis de 1987.

⁵⁶ O tombamento de conjuntos ferroviários passou a ser uma prática de preservação adotada pelo CONDEPHAAT, a partir de 1987, com o tombamento do Complexo Ferroviário de Paranapiacaba.

Entre outras peculiaridades do processo, destaca-se o fato de apenas 23 das 70 casas edificadas pela Mogiana terem sido contempladas com o instrumento de proteção. Também cabe mencionar que os mapas da retificação da Resolução 45/04 contemplaram o barracão de solda como elemento tombado (destacado em preto), mas o detalhamento dos itens contemplados (figuras 37, 38 e 39) não mencionou a estrutura ferroviária. De forma complementar, a criação da área de intervenção restrita limitada exclusivamente ao perímetro onde estão concentrados os bens tombados (vide figura 38) deixa aberta a possibilidade para loteamentos e novas construções no conjunto, ainda que se trate de uma área tombada. Ademais, a ausência de referências aos trilhos – elemento responsável pela articulação do complexo de edifícios – no processo de preservação inviabiliza a integridade e consequentemente contribui para a fragmentação patrimonial. Ainda que os vestígios físicos dos trilhos já não existissem na época em que o tombamento foi homologado a via permanente poderia ter sido destacada no processo como elemento representativo. Por fim, o instrumento de preservação não considerou aspectos do ponto de vista da sociabilidade operária e, portanto, não incluiu o Esporte Clube no processo. Embora os agentes sociais não tenham mencionado, os locais para lazer e recreação eram tão importantes para as companhias ferroviárias quanto os espaços de educação. Conforme Sakamoto (2013), as atividades recreativas fortaleciam as relações sociais entre os administradores das empresas ferroviárias e os trabalhadores e, sobretudo, o controle que a empresa tinha sobre seus funcionários fora do ambiente operacional. Entretanto, até o final de 2016 a área esportiva encontrava-se em estudo para aplicação do tombamento.⁵⁷

Assim, cabe uma reflexão sobre como a proteção patrimonial existente no conjunto, caracterizada por diferentes valores e conflitos, se relaciona com a política urbana.

2.4. A política urbana e a proteção patrimonial

Durante muitos anos, o desenvolvimento urbano e a proteção patrimonial caminharam em direções contrárias pois, pela ótica construtivista, a preservação era

⁵⁷ Não foi possível compreender as principais justificativas e os valores envolvidos no processo de tombamento do antigo Esporte Clube, pois até que o estudo seja finalizado o CONDEPACC não permite a consulta.

considerada um entrave ao progresso (CERQUEIRA, 2006). Atualmente os dois elementos são complementares e não podem ser analisados de forma dissociada. Assim, para que a preservação patrimonial ocorra de forma concreta é importante a articulação dos instrumentos legais de proteção com as legislações urbanas (CERQUEIRA, 2006; GAIO, 2012). Diante disso, cabe identificar o que a política urbana existente na cidade de Campinas destaca sobre os bens patrimoniais protegidos pelo tombamento e o que incidiu sobre o Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara.

A Constituição Federal de 1988, além de redefinir o conceito de patrimônio cultural e atribuir a preservação como uma responsabilidade da União, dos Estados e dos Municípios, compartilhada com a sociedade civil (artigo 216º), foi um importante marco nas discussões sobre a implementação das políticas urbanas (CASTRIO-TA, 2003). Conforme o artigo 30, compete ao município “promover, no que couber adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano” (BRASIL, 1988). De forma complementar, o artigo 182 estabelece que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal, objetiva ordenar as funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (BRASIL, 1988). Para isso, alguns instrumentos foram introduzidos à legislação, entre os quais destacam-se: o direito de preempção, o solo criado, a edificação compulsória, o usucapião coletivo, as operações urbanas consorciadas, a transferência no direito de construir, o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), entre outros. Todavia, esses mecanismos só foram aplicados em 2001, com a aprovação do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257) (e, 2003).

Entre as diretrizes gerais da política urbana nacional regulamentada no Estatuto da Cidade (Lei, nº 10.257/01), no artigo 4º, enfatiza-se: os planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social; o planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões; o planejamento municipal; os institutos tributários e financeiros; os institutos jurídicos e políticos; o Estudo Prévio de Impacto Ambiental (EIA) e, por fim, o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) (BRASIL, 2001). A adoção dos diferentes instrumentos foi facultada ao Poder Público Municipal, que deve avaliar os mecanismos propostos de acordo com a sua respectiva lei e selecionar o que convenientemente atenda aos problemas de preservação patrimonial (LINO, 2010).

Sobre o assunto, Meneses (2006) destaca que o Estatuto da Cidade e os Planos Diretores dele derivados procuram regulamentar instrumentos capazes de promover condições de inclusão social por meio de estratégias de uso e ocupação do solo, investimentos públicos, bem como diretrizes e instrumentos de manejo do solo. Ademais, a elaboração dos Planos Diretores constitui “uma oportunidade de buscar mecanismos de participação comunitária, igualmente exigidos por preceitos constitucionais na proteção do patrimônio cultural e do planejamento urbano” (MENESES, 2006, p. 47). Em outras palavras, com o advento do Estatuto da Cidade, os Planos Diretores passaram a integrar a preservação patrimonial e os bens foram inseridos na diversidade de elementos existentes na cidade.

À vista disso, a gestão municipal desempenha um papel extremamente importante ao estabelecer as legislações urbano-territoriais. Dentro da política urbana presente na cidade de Campinas, foram analisados diferentes documentos;⁵⁸ porém, apenas aqueles que ressaltam a perspectiva patrimonial e apresentam considerações sobre o Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara foram incluídos na discussão. Entre esses documentos menciona-se: a Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), de 1988 (atualizada em 2011/2015), a Lei Orgânica do Município (LOM), de 1990 (atualizada até a emenda nº51 de 21/0/2015), os Planos Diretores de 1996 e 2006 e a Lei Complementar nº 15 de 2006 (que dispõe sobre o Plano Diretor de 2006). Cabe destacar que os instrumentos contemplados atuam em casos específicos e foram elaborados para auxiliar a gestão municipal de modo a controlar a ocupação e expansão urbana.

A Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) da cidade de Campinas foi elaborada em 1988 e revisada em 2015 sob a supervisão da Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (SPLAN). Compete à LUOS definir locais, regiões ou zonas para as atividades urbanas e estabelecer um conjunto de regras de como os lotes devem ser ocupados. A diversidade de zonas possui relação direta com as vocações dos usos e com as características físico-morfológicas e ambientais existentes na cidade. De acordo com o artigo 6º, a categoria de uso institucional pa-

⁵⁸ Entre esses documentos destacam-se: o Plano Diretor de 1991 e o Código de Projetos e Execução de Obras e Edificações do Município (Lei complementar nº 9 de dezembro de 2003), que estabelecem as diretrizes e os procedimentos administrativos a serem obedecidos no licenciamento, fiscalização, projetos, execução e preservação de obras de edificação, além da Lei Complementar nº 28, de setembro de 2009, que dispõe sobre os incentivos para a recuperação e conservação dos imóveis de valor cultural, histórico e arquitetônico do Município de Campinas.

ra a preservação e controle urbanístico – UP⁵⁹ permite a preservação das condições naturais ou originais de áreas e/ou edificações em decorrência de valores próprios ou para fins de controle urbanístico. Essa categoria inclui os monumentos e edificações de valor histórico, arquitetônico ou artístico, os mananciais, as áreas de valor estratégico para a segurança pública e as áreas de valor paisagístico. O artigo 23 evidencia as disposições construtivas e os parâmetros de ocupação do solo para as edificações destinadas ao uso misto e estabelece que os prédios situados nas áreas envoltórias de sítios tombados pelo patrimônio histórico devem obedecer, além dessas restrições, àquelas relacionadas ao próprio tombamento ou que forem estabelecidas e regulamentadas por decretos específicos.

De forma complementar, a LUOS institui 18 zonas de uso do solo nas áreas urbanas e de expansão do município e designou para cada uma delas um tipo de ocupação. Entre essas destacam-se a nº 3 e a nº 18 por envolverem o objeto de estudo da presente da investigação. A zona 3 se sobressai por evidenciar o uso na categoria habitacional, unifamiliar e multifamiliar, além dos usos comerciais (de serviços e institucionais). Quanto à zona 18, o referido artigo menciona as edificações de interesse sociocultural ou com valor histórico, cultural, arquitetônico, artístico e turístico. Essa última categoria inclui as edificações tombadas e aquelas em processo de tombamento que necessariamente demandam usos e ocupações definidos por estudos específicos.

Outro instrumento analisado foi a Lei Orgânica do Município (LOM) de Campinas, elaborada em 1990 e atualizada em 2015. A respectiva lei pode ser definida como a norma pela qual se rege o Município, de modo a respeitar os princípios da Constituição Federal e Estadual (CAMPINAS, 2015). Segundo o artigo 4º, compete ao município promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual. De forma complementar, o artigo 5º destaca que cabe ao Município, juntamente com a União e o Estado, criar condições para proteção dos documentos, das obras e de outros bens de valor histórico, artístico e cultural, dos monumentos, das paisagens naturais notáveis e dos sítios arqueológicos, além de impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico e cultural. O artigo 7º

⁵⁹ UP – Usos para Preservação e controle urbanístico: locais destinados à preservação e o controle da qualidade urbana definidos pelos órgãos de preservação legalmente constituídos: jardim botânico, jardim zoológico, lagos, locais históricos, parques de animais selvagens, ornamentos e lazer, represa, reservas florestais, reservatório de água e outros (CAMPINAS, 2015).

ênfatisa que compete à Câmara Municipal, com a sanção do Prefeito, dispor sobre todas as matérias do município e especialmente mediante lei, sobre o processo de tombamento de bens e sobre o uso e a ocupação das áreas envoltórias de bens tombados ou em processo de tombamento.

Conforme o artigo 172 da LOM, o Plano Diretor constitui o conjunto de regras orientadoras e indutoras do ordenamento e da ocupação física, territorial e ambiental do município. Entre as diferentes funções da LOM, menciona-se: o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade; a preservação, a proteção e a recuperação do meio ambiente urbano e cultural; a instituição e a manutenção de áreas de interesse histórico, urbanístico, ambiental, turístico, estético, arqueológico, documental e a utilização pública. Ademais, o referido artigo estabelece que as áreas institucionais, verdes ou patrimoniais, não devem ter suas destinações alteradas sem autorização da legislação. De forma complementar, o artigo 174 destaca que cabe ao Município estabelecer, mediante lei e em conformidade com as diretrizes do plano diretor, normas de zoneamento, loteamento, parcelamento, uso e ocupação do solo, índices urbanísticos e a proteção do patrimônio histórico, cultural e ambiental, assim como as áreas envoltórias dos bens tombados.

De forma complementar, o Plano Diretor também pode ser compreendido como uma lei que estabelece as normas e procedimentos para a política urbana e prevê instrumentos para a execução e diretrizes para as políticas setoriais (CAMPINAS, 1996). Para Cerqueira (2006), o Plano Diretor constitui o principal instrumento da política urbana em âmbito municipal, uma vez que determina como deve ser concebida a utilização do solo e o planejamento, cujos preceitos são definidos na LUOS, que materializa espacialmente suas diretrizes. Embora o Plano Diretor não seja uma legislação de proteção ao patrimônio (por ser muito genérico), o mesmo concede informações importantes para a preservação ao estabelecer diretrizes para o regime urbanístico de qualificação especial das diferentes zonas, ao designar os usos, gabaritos de altura, recuos, densidades e mobiliário; além de estabelecer critérios e recomendações para os edifícios que fazem parte da ambiência patrimonial. De forma complementar, ao direcionar o crescimento da cidade para determinadas áreas e apontar programas e projetos a serem executados, o instrumento também pode contribuir para a preservação.

Entre os diferentes objetivos do Plano Diretor da cidade de Campinas de 1996, foi possível identificar a preservação, a recuperação e o desenvolvimento do

patrimônio ambiental, natural e cultural. No que tange ao Fundo Municipal de Gestão Urbana, o artigo 23º estabelece que os recursos poderiam ser aplicados em programas e projetos de reabilitação do patrimônio histórico vinculados à habitação de interesse social ou programas destinados à preservação e recuperação ambiental – o que poderia ter sido aplicado ao Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara. Conforme o artigo 27º, a regulação do uso e da intensidade da ocupação do solo deveria levar em consideração o patrimônio natural e cultural (CAMPINAS, 1996).

Com a intenção de planejar e gerir o crescimento urbano do município a partir de condutas que destaquem os problemas urbanos estruturais que a cidade apresentava, o Plano Diretor de 1996 instituiu o macrozoneamento de planejamento, com propósito resgatar a qualidade de vida e transformar Campinas em um “município sustentável”. Para a definição das macrozonas, partiu-se de estudos de caracterização e de análise da problemática urbana da cidade, considerando a questão ambiental (identificação das áreas com restrições à ocupação urbana e aquelas de preservação e proteção do patrimônio ambiental (cultural e natural)). Também foram analisadas as delimitações e condições da estrutura urbana (análise do perfil de parcelamento, uso e ocupação das diferentes regiões, tendências de crescimento urbano e dinâmicas de transformação), além do estudo sobre a capacidade de infraestrutura instalada e prevista. A proposta de estruturação urbana de Campinas explicitada no macrozoneamento define diferentes orientações estratégicas. Entre essas diferentes macrozonas, evidencia-se a de nº 4, por contemplar os bens pertencentes ao Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara. É importante ressaltar que essa macrozona contempla a proteção e preservação ambiental (cultural e natural) e também das características históricas, socioculturais e do ambiente construído de alguns bairros antigos (CAMPINAS, 1996).

Em relação à legislação urbanística, o Plano Diretor de 1996, no artigo 32º, estabelece que as leis específicas deveriam determinar normas gerais e detalhes do planejamento municipal relativos: ao perímetro urbano; ao parcelamento do solo para fins urbanos; ao uso e ocupação do solo; às obras e edificações; ao licenciamento e fiscalização de obras de terraplanagem, de edificações e demolições; ao tombamento e preservação do patrimônio cultural; ao controle de impactos no sistema de transportes; aos projetos com características especiais de porte ou de uso; ao zoneamento e parâmetros especiais para habitação de interesse social; à proteção e recuperação ambiental; à concessão de permissão e de doação de áreas públicas; à

regularização de áreas e favelas; à regularização de parcelamentos clandestinos; ao licenciamento e ao controle de atividade de mineração e ao licenciamento e exploração de águas subterrâneas.

O processo de revisão do Plano Diretor ocorreu em 2006 e teve como objetivo a consolidação de um planejamento articulado com os setores da administração municipal, de modo a integrar as políticas públicas no processo de estruturação urbana. No capítulo 5º denominado “caracterização, gestão ambiental e desenvolvimento sustentável”, foi possível certificar propostas do sistema integrado de gestão ambiental, entre as quais menciona-se o estudo para “aproveitamento da área do leito da Mogiana (Estação Guanabara) com intuito de incrementar espaços verdes na área urbana” (CAMPINAS, 2006, p. 169).

Conforme o capítulo 7 do Plano Diretor de 2006, que destaca a estrutura urbana, a macrozona 4 compreende o centro histórico de Campinas e o centro expandido, onde se localizam os bairros de maior intensidade de ocupação e verticalização. Entre as Áreas de Planejamento (AP), merece destaque a 16 e a 21 por aparecerem no zoneamento que contempla os imóveis pertencentes ao Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara. A AP 16 foi caracterizada pela ocupação residencial consolidada de padrão médio e alto, além de concentrar atividades mistas, indústrias e comércios existentes nos bairros Bonfim, Castelo, Chapadão e Vila Nova. De forma complementar, a AP 21 compreendeu o Centro e os bairros Cambuí, Bosque e Guanabara e nela foram permitidos usos comerciais, de serviços e institucionais, responsáveis por servir a cidade. Quanto ao parcelamento, uso e ocupação do solo, o centro urbano consolidado apresenta grande diversidade de atividades e equipamentos urbanos, verificando-se no seu entorno alguns bairros residenciais com forte tendência à localização de serviços, tal como o bairro Guanabara. Na AP 21 foram identificadas grandes quantidades de imóveis em unidades verticais, tanto para uso residencial quanto para outros usos (comerciais, de serviços e institucionais). O centro apresenta maior taxa de verticalização, seguido do Bosque e do Cambuí, enquanto o bairro Guanabara apresenta menor taxa. Essa AP 21 teve rápido crescimento da verticalização, especialmente nos anos 80, em virtude do uso residencial (o que já havia sido mencionado no Plano Diretor de 1996).

O capítulo 9 do Plano Diretor de 2006 estabelece que a política municipal da subárea de patrimônio cultural deve atender: a definição da política de defesa do patrimônio histórico, artístico, estético, arquitetônico, arqueológico, turístico, docu-

mental e ambiental; a coordenação, integração e execução das políticas de pesquisa, sistematização e salvaguarda do patrimônio cultural; a elaboração, definição e execução da política pública de conservação do patrimônio cultural; o mapeamento, identificação e registro, nos suportes adequados, dos bens culturais tangíveis e intangíveis do município de Campinas; a coordenação de estudos e pesquisas orientados à inserção do patrimônio cultural na dinâmica da produção social do espaço urbano; o fomento de parcerias que visem o desenvolvimento de técnicas, métodos e pesquisas que impactem positivamente a política de conservação do patrimônio cultural e fomento às pesquisas e estudos que aprimorem o alcance e a efetividade dos suportes legais de registro e salvaguarda dos bens culturais, especialmente o tombamento.

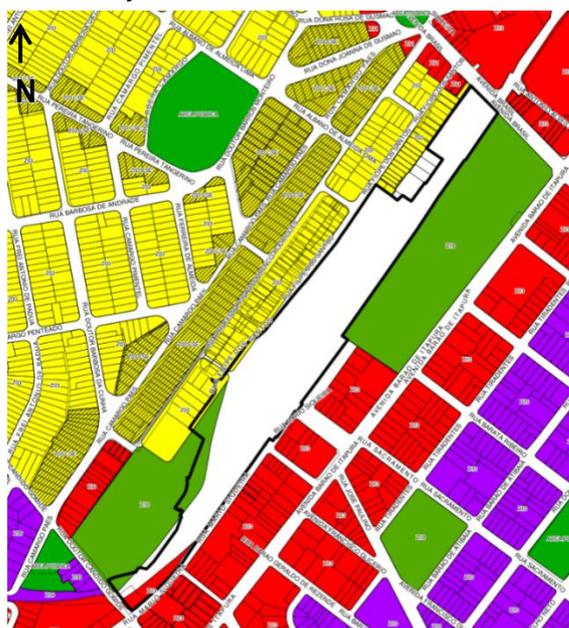
De acordo com a Lei Complementar nº 15, de 27 de dezembro de 2006, que dispõe sobre o Plano Diretor de Campinas, cabe ao município estabelecer mecanismos de gestão para o desenvolvimento urbano, compatibilizando-o com a sustentabilidade ambiental e a manutenção das características do patrimônio histórico-cultural. O artigo 54º estabelece que entre os objetivos da política de cultura estavam: coordenar, integrar e executar as políticas de pesquisa; estimular parcerias que visem o desenvolvimento de técnicas, métodos e pesquisas para a conservação do patrimônio cultural; além de restaurar e requalificar o patrimônio cultural.

No que se refere à transferência do direito de construir, o artigo 72 da referida Lei Complementar, nos termos do artigo 35 do Estatuto da Cidade, permite que o Poder Executivo Municipal autorize o proprietário de imóvel urbano, privado ou público a exercer em outro local ou a alienar, mediante escritura pública, o potencial construtivo previsto na LUOS; quando o imóvel for considerado necessário para fins de preservação do patrimônio cultural, histórico, arquitetônico, artístico, paisagístico e ambiental. De forma complementar, o artigo 75 estabelece que as finalidades das operações urbanas consorciadas devem incluir a proteção, a recuperação e a valorização do patrimônio ambiental, histórico, arquitetônico, cultural e paisagístico.

Ainda que os instrumentos urbanísticos sejam genéricos e não mencionem especificamente o nosso objeto de estudo - com exceção do capítulo 5 do Plano Diretor de 2006 -, a análise dos diferentes documentos foi essencial para identificar que entre as edificações presentes na zona 18 da LUOS (caracterizada por usos e ocupações que devem ser definidos por estudos específicos), macrozona 4 (área de proteção patrimonial) e AP 21 (localização do bairro Guanabara) do zoneamento

estava a “Área e Prédios do Complexo Ferroviário da Antiga Companhia Mogiana”. O conjunto faz parte da área receptora de potencial construtivo decorrente do tombamento pelo CONDEPACC e possui o código cartográfico nº 341264031000, o que pode ser visualizado nas figuras 40 e 41.

Figura 40: Área do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara no zoneamento.



Sem escala. **Fonte:** SPLAN, zoneamento online.⁶⁰

Figura 41: Ortofoto Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara



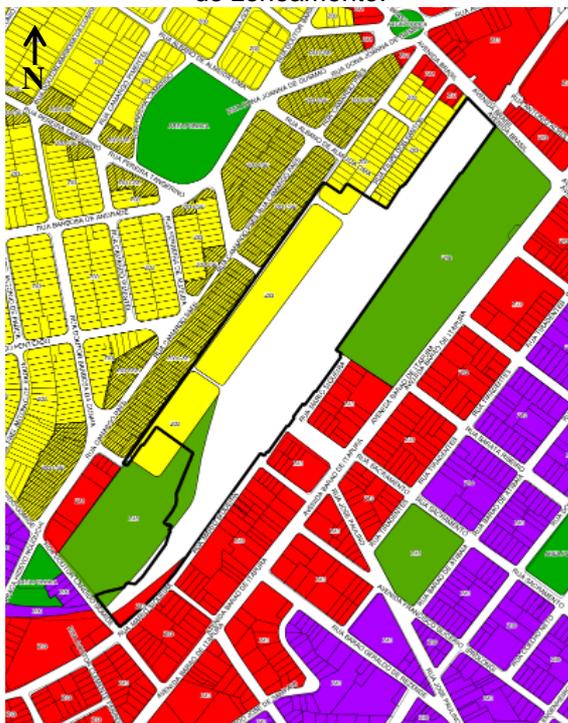
Fonte: Levantamento Aerofotogramétrico Campinas - Aerocamp Jun/2014. Sem escala. Campinas – SP. **Fonte:** SPLAN, zoneamento online.

Embora o tombamento do conjunto tenha contemplado algumas casas do núcleo habitacional de origem ferroviária, cada um dos imóveis apareciam de forma separada no zoneamento, o que pode ser visualizado nas figuras 42 e 43. As moradias faziam parte da zona 3 (caracterizada pelo uso voltado para instituições de âmbito local, habitação uni familiar, habitação multifamiliar vertical e serviços profissionais domiciliares)⁶¹, macrozona 4 (área de proteção patrimonial) e AP 16 (por estar

⁶⁰ Disponível em: <https://zoneamento.campinas.sp.gov.br/zoneamento.php>. Acesso em: 16 de jun. 2017.

⁶¹ De forma detalhada, as Instituições de Âmbito Local podem ser compreendidas como estabelecimentos de caráter institucional, educacional ou assistencial, a exemplo de: ensino básico de 1º (primeiro) e 2º (segundo) graus; ensino pré-escolar; parque infantil; biblioteca; clubes associativos, recreativos e esportivos; quadras; salões de esportes; piscinas; posto de saúde; creches; igreja; locais de culto; agência dos correios e telégrafos; instalações de concessionárias de serviços públicos, postos policiais e de bombeiros e demais atividades afins que se enquadrem nessa definição. As habitações uni-familiares foram caracterizadas por edificações destinadas a uma única habitação por lote e suas construções acessórias. De forma complementar, a habitação multifamiliar horizontal incluiu conjuntos de unidades habitacionais isoladas ou agrupadas horizontalmente. Já dentro das habitações multifamiliares verticais foram identificados os conjuntos habitacionais agrupados verticalmente

Figura 44: Área do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara após a alteração do zoneamento.



Sem escala. **Fonte:** SPLAN, zoneamento online.

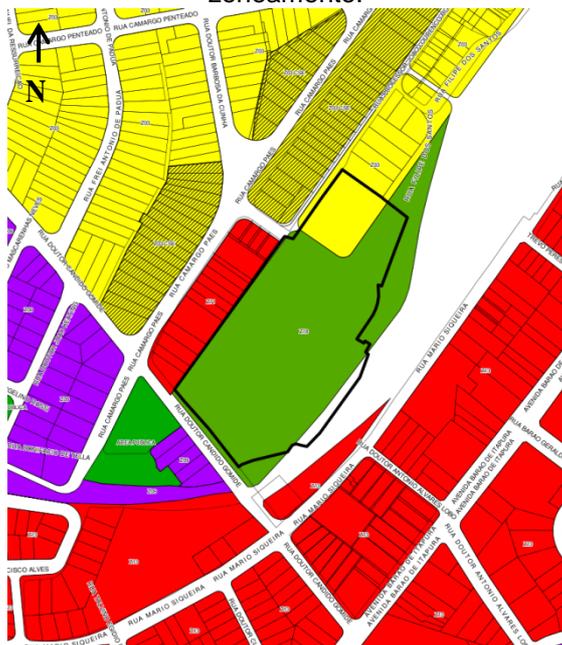
Figura 45: Ortofoto do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara após a alteração do zoneamento.



Levantamento Aerofotogramétrico Campinas - Aerocamp Jun/2014. Situação sem escala. Campinas – SP. **Fonte:** SPLAN, zoneamento online.

Por se tratar de um bem em estudo de tombamento, a Praça de Esportes “Horácio Antônio da Costa” (antigo Estádio da Mogiana) foi identificada na zona 18 (compreendida por usos e ocupações que devem ser definidos por estudos específicos) e também na zona 3 (caracterizada por contemplar, além de diferentes tipos de moradias, instituições de âmbito local, sejam elas educacionais, assistenciais, clubes associativos, recreativos e esportivos), macrozona 4 (área de proteção patrimonial) e AP 16 (por estar no limite dos bairros Guanabara e Bonfim). De forma complementar a área possui como código cartográfico o nº 341264030001 e pode ser identificada nas figuras 46 e 47.

Figura 46: Antigo Esporte Clube Mogiana no zoneamento.



Sem escala. Campinas – SP. **Fonte:** SPLAN, zoneamento online.

Figura 47: Ortofoto do Antigo Esporte Clube Mogiana.



Levantamento Aerofotogramétrico Campinas – Aerocamp Jun/2014. Sem escala. Campinas – SP. **Fonte:** SPLAN, zoneamento online.

Neste sentido, a política urbana, ao aludir os bens que fazem parte do patrimônio histórico-cultural e estabelecer diretrizes para os mesmos, contempla, ainda que de forma indireta e implícita, o Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara. Esse entendimento decorreu da análise do processo de tombamento juntamente com os mecanismos de gestão do espaço urbano. Ademais, o Plano Diretor de 2006, ao estabelecer propostas, incluiu o estudo para “aproveitamento da área do leito da Mogiana (estação Guanabara) com o propósito de incrementar espaços verdes na área urbana” (CAMPINAS, 2006, p. 169). Essa conduta por parte do Poder Público Municipal demonstra, de forma singela um pequeno interesse pela área.

2.5. O conjunto e a cidade: perspectiva histórica, patrimonial e urbanística

A pesquisa documental permitiu identificar a existência de uma relação histórica, patrimonial e urbana entre o Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara e a cidade de Campinas. Assimilar cada um desses atributos constitui um dos aspectos essenciais para entender o conjunto de forma contemporânea, isso porque a histori-

cidade permite uma reflexão sobre o simbolismo do bem patrimonial para a cidade (POZZER, 2007).

Os agentes sociais e os cidadãos são responsáveis pela atribuição de sentidos e significados no espaço e no decorrer do tempo. Assim, a cidade pode ser compreendida pela materialização das práticas culturais, econômicas, políticas e tecnológicas dos grupos sociais num determinado tempo, o que conseqüentemente, faz com que a cidade carregue significados, memórias e identidades. É por esse processo que passamos a considerar uma cidade como metrópole, realidade urbana, que revolucionou a vida, o tempo e o espaço; que falamos de progresso ou de atraso, que distinguimos o velho do antigo; que construímos a noção de patrimônio e definimos ações de preservação ou, em favor do moderno, destruimos para renovar. Uma cidade oferece, como patrimônio, o passível de ser resgatado como testemunho de um passado, os restos materiais, o tangível, o visível e aquilo que deve ser apreensível pelos sentidos, seja pelo ver ou pelo tocar; que se assemelham aos conhecimentos sensíveis e científicos (PESAVENTO, 2007).

Os bens culturais elevados à categoria patrimonial são instituídos pelos órgãos de preservação em diferentes instâncias e, por definição, resultam de práticas sociais e do processo de negociação complexo e frequentemente conflituoso que envolve os agentes responsáveis pela execução das políticas públicas – técnicos, políticos, empresários e representantes de diferentes instituições. As motivações que fundamentam e justificam a aplicação do tombamento pelo poder público agregam novos valores e sentidos ao declará-los pertencentes à cultura pública oficial. Porém, na realidade, a prática da preservação não assegura os sentidos socialmente atribuídos pela cultura comum e cotidiana, mas destaca as concepções e os valores estabelecidos por técnicos e especialistas (arquitetos, historiadores, antropólogos, geógrafos, entre outros) (ARANTES, 2006).

No caso do conjunto ferroviário estudado, a proteção patrimonial sucedeu de forma direta e foi compreendida sob duas vertentes: a primeira se refere à execução da prática do tombamento sobre a “Área e Prédios da antiga Companhia Mogiana” (estação, armazéns, vila ferroviária e galpões), cujos valores reportaram-se aos aspectos históricos, arquitetônicos e culturais do conjunto e foram atribuídos por diferentes agentes sociais; por outro lado, a segunda alude ao estudo para aplicação do instrumento de proteção (tombamento) no antigo Esporte Clube Mogiana. Cabe destacar que a análise para adoção do instrumento jurídico assegura a proteção do i-

móvel até a decisão final do Conselho, conforme o artigo 27 do Decreto nº 9.585 de 1988.

Durante a análise do processo, foi possível identificar a dificuldade do órgão em compreender o conjunto de forma articulada. Ademais, não se pode deixar de mencionar os conflitos envolvidos no ato administrativo de proteção, como as contestações do tombamento realizadas por parte do antigo diretor do CERECAMP e pelo coordenador da SERT, o que demonstra incompreensão por parte dos agentes sociais sobre a natureza sistêmica do conjunto. Aliado a esse problema está o longo período de tramitação do processo, que durou 8 anos até a publicação no Diário Oficial.

De forma complementar, menciona-se a Diretriz para Regulamentação da Resolução 45/04, publicada em 2009, que detalhou os imóveis incluídos no processo e diminuiu a área envoltória para 25 metros contados a partir dos limites construtivos de cada edificação tombada. Por fim, também destaca-se a retificação da Resolução 45/04, publicada em 2013, que estabeleceu a área restrita sobre os bens tombados (estação, armazém, departamento de linha, depósito e arquivo, posto de truque, oficina mecânica e vila ferroviária) e em contrapartida anulou a área envoltória do conjunto. Todavia, entende-se que tanto o entorno quanto a área de intervenção restrita são elementos complementares.

Conforme destacado no Manifesto e na Carta de Amsterdã (1975), na Carta de Nairóbi (1976) e na Convenção de Granada (1985), a proteção dos conjuntos deve incluir a ambiência – entorno –, pois ambos os elementos compõem um patrimônio insubstituível. De forma complementar, a Carta de Xi'an (2005) reitera que o entorno de uma edificação faz parte ou contribui para seu significado e confere caráter peculiar ao patrimônio. Além dos aspectos físicos e visuais, o entorno supõe uma interação com as práticas sociais ou espirituais realizadas no passado e no presente. Os usos, as atividades e os conhecimentos tradicionais que um dia formaram esse espaço, assim como o contexto atual e dinâmico de natureza econômica, cultural e social devem ser contemplados na proteção patrimonial (ICOMOS, 2006). Como identificado, diferentes Cartas Patrimoniais acentuam a importância da ambiência, embora na prática a mesma tenha sido anulada na legislação patrimonial. Em síntese, o órgão de proteção desconsiderou o fato do conjunto ferroviário estar inserido num determinado contexto e que, portanto, se faz necessária à proteção de sua

ambiência, atributo que também foi identificado nas considerações de Gustavo Giovannoni (vide páginas 30 e 31).

O tombamento limitou-se exclusivamente às fachadas e à volumetria de determinados bens edificados existentes no conjunto, o que conseqüentemente possibilita descaracterizações ou até destruições tipológicas e funcionais. Isto é, a organização espacial interna, os sistemas construtivos e os aspectos formais não foram mencionados, os quais materializam as formas de viver, trabalhar e recrear. Nesse caso, seria relevante a aplicação do instrumento de proteção de forma integral e não apenas sobre a aparência externa dos edifícios.

No que tange à legislação urbana, embora a maior parte dos documentos analisados não tenha citado o conjunto de forma direta, com exceção do Plano Diretor de 2006, foi possível inseri-lo nos trechos e considerações sobre os bens pertencentes ao patrimônio histórico-cultural. Ademais, o fato do zoneamento presente na cidade incluir os imóveis ratifica a articulação do conjunto com a cidade sob a perspectiva urbanística em termos legais. Em síntese, o conjunto ferroviário foi contemplado na legislação urbana como um bem tombado pelo CONDEPACC, o que foi evidenciado no zoneamento da cidade.

Neste contexto, cabe recordar que a relação entre as políticas patrimoniais e urbanísticas constituem aspectos importantes do ponto de vista da preservação, pois se tratam de reconhecimentos do valor patrimonial desses bens para a cidade. No entanto, não podemos ter uma visão romantizada da situação, uma vez que estabelecer um elo harmônico entre ambos os elementos representa um dos desafios contemporâneos para a gestão de bens culturais (FIGUEIREDO, 2014).

A reflexão sobre as políticas que contemplam o conjunto teve início na história, incluiu a proteção patrimonial e se estendeu à política urbana. Foi a partir do tombamento que os instrumentos urbanísticos envolveram o complexo de edifícios, conforme identificado no zoneamento. Contudo, cabe verificar como a proteção patrimonial e os instrumentos urbanísticos se relacionam de forma prática com o conjunto histórico, o que será discutido no próximo capítulo.

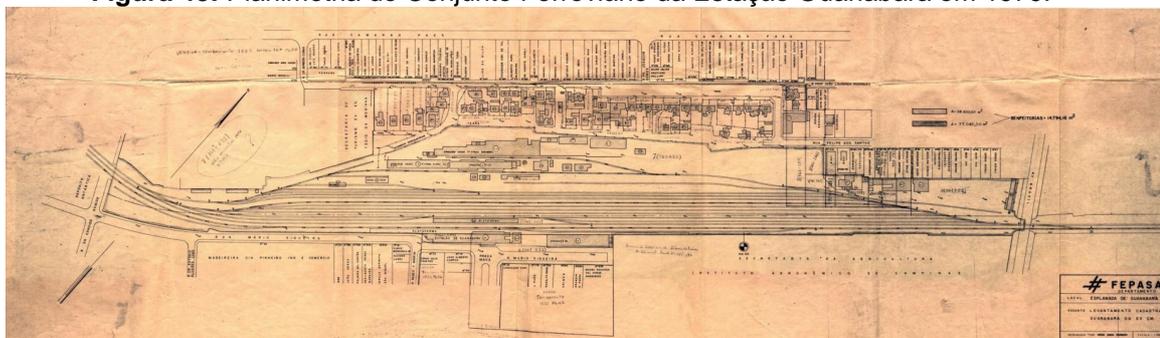
3. REUTILIZAÇÃO DO CONJUNTO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO GUANABARA

Este capítulo destaca o processo de reutilização do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara. Para isso, apresentar-se-á uma reflexão que permeia as transferências de propriedade, os interesses, os conflitos e as intervenções realizadas sobre os bens; aspectos que, unidos aos usos, às diretrizes de funcionamento dos projetos e ao estado de conservação dos bens permitirão entender como se originou o reuso dos prédios, assim como as diferentes leituras e interpretações sobre o conjunto ferroviário por parte dos agentes sociais. De forma complementar, incluir-se-á uma reflexão sobre a aplicabilidade prática das políticas patrimoniais e urbanísticas, assim como dos exemplos identificados no exterior.

3.1. Propriedade, propostas e intervenções

Com o fim da operacionalização do sistema ferroviário, os prédios existentes no conjunto perderam seus usos. Como consequência, não houve uma manutenção eficaz por parte da FEPASA – proprietária dos bens ferroviários a partir de 1971 – e isso contribuiu para a proliferação de animais peçonhentos no local, tais como serpentes, ratos, aranhas e escorpiões (CORREIO POPULAR, 03/05/1998). Assim como os demais imóveis existentes no conjunto, a área esportiva também passou a ser propriedade do Governo do Estado de São Paulo – na figura da FEPASA – e permaneceu abandonada. O levantamento planimétrico realizado em 1979 pela FEPASA permite identificar que o Esporte Clube não foi inserido na área do conjunto.

Figura 48: Planimetria do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em 1979.⁶²



⁶² ⁶² A planimetria do Conjunto da Estação Guanabara elaborada pela FEPASA em 1979 foi incluída nos anexos da pesquisa com melhor resolução vide a página 254.

Planta desenhada por Orázio Garcia Rodrigues em 1979. Ferrovia Paulista. Departamento do Patrimônio. Esplanada da Guanabara. Escala 1.1000. **Fonte:** biblioteca CMU.

Em 1985, após solicitações realizadas por movimentos sindicais de Campinas para a instalação de um centro de lazer que atendesse as necessidades dos trabalhadores, o Esporte Clube teve seu nome alterado para Centro Educativo, Recreativo e Esportivo do Trabalhador de Campinas – CERECAMP “Honorácio Antônio da Costa” (antigo inspetor geral da Companhia Mogiana). A continuidade das atividades de lazer com um novo nome foi assegurada pelo Decreto nº 24.130/85, sob a coordenação da SERT, que se instalou na parte interna da arquibancada principal do estádio (ESTADO DE SÃO PAULO, 2003; CORREIO POPULAR, 21/04/2002). Os registros fotográficos 49 e 50 evidenciam a utilização do campo de futebol no final da década de 80.

Figura 49: Partida de futebol no CERECAMP em 1988.



Fonte: acervo fotográfico da SELJ

Figura 50: Arquibancada do CERECAMP repleta de torcedores em 1989.

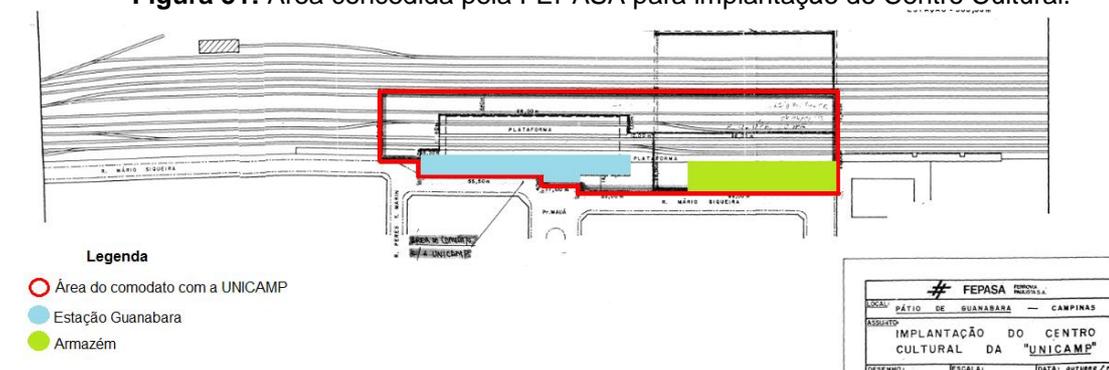


Fonte: acervo fotográfico da SELJ.

Em 2002, a área esportiva foi reformada e utilizada para sediar partidas de futebol do Campeonato Paulista da Série B-3. Porém, a intervenção física não foi financiada pelo Governo do Estado de São Paulo, mas por uma equipe de futebol amadora de Barão Geraldo (um distrito da cidade de Campinas). A reforma foi uma exigência da Federação Paulista de Futebol para que o estádio voltasse a sediar partidas profissionais. Dessa forma, o time se encarregou das melhorias estruturais e em troca obteve o empréstimo da área. Na época, o diretor do CERECAMP, Antônio Maria Virginillo Prado, destacou que a utilização contribuiu para a manutenção do estádio. Conforme a reportagem, o antigo Esporte Clube Mogiana, enquanto patrimônio histórico da cidade estava dilapidado pelo governo, pois o estado de conservação era precário (CORREIO POPULAR, 21/04/2002).

No que tange à propriedade dos demais imóveis existentes no conjunto, cabe destacar que os mesmos permaneceram abandonados e rapidamente se transformaram em possibilidades para as primeiras iniciativas especulativas. Em 1989, o arquiteto Fábio Penteadou elaborou um projeto para a área onde seriam construídos 15 edifícios residenciais (CORREIO POPULAR, 11/07/1999). Nesse mesmo ano, a UNICAMP solicitou junto à FEPASA a concessão dos prédios existentes no pátio da antiga Mogiana para implantação de um centro cultural que englobaria o CMU e o Museu Histórico da Universidade. Em resposta, em 1990, a empresa concedeu em comodato durante 30 anos a utilização de uma parcela da área solicitada, especificamente 9.076,20 m², composta pela estação e pelo armazém. Cabe destacar que o pátio da antiga Companhia Mogiana, que passou a ser propriedade da FEPASA, era composto por 103.886,48 mil m² (CONDEPACC, processo 002/96). Como consequência, a propriedade foi novamente fragmentada – sendo a primeira caracterizada pela exclusão do antigo Esporte Clube da área do conjunto e pela continuidade nas atividades de lazer sob a coordenação da SERT e a segunda pelo comodato com a UNICAMP. A figura 51 evidencia a área que foi concedida pela FEPASA para implantação do centro cultural (destacada em vermelho).

Figura 51: Área concedida pela FEPASA para implantação do Centro Cultural.

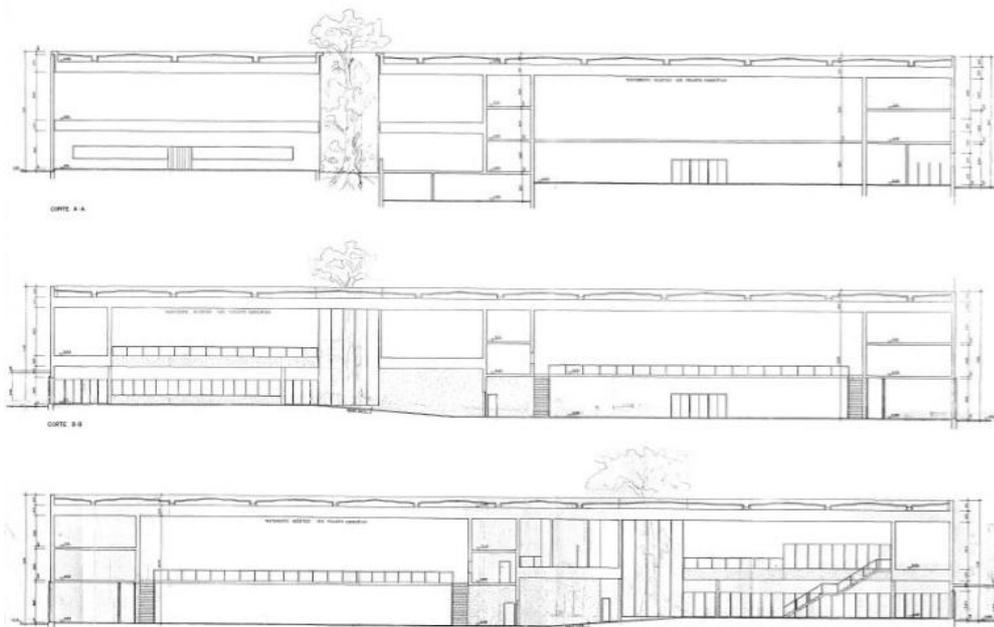


Planta desenhada por Edson Santana. Escala 1.1000. **Fonte:** CONDEPACC processo 002/96, volume 6, p. 46. Editada pela autora.

Assim que a Universidade obteve a posse da estação e do armazém, o escritório da arquiteta Lina Bo Bardi foi contratado para reabilitação dos prédios que estavam em alto nível de degradação. Na época, a estação Guanabara não era tombada e Lina e os arquitetos Marcelo Ferraz e Marcelo Suzuki elaboraram um projeto que previa a demolição da estação e do armazém (figura 52). Em síntese, apenas a gare metálica seria mantida na íntegra e fechada com vidros para abrigar um

salão de exposições, restaurantes e outros equipamentos (CONDEPACC, processo 002/96).

Figura 52: Projeto de Lina Bo Bardi para implantação do Centro Cultural.



Fonte: Processo de tombamento 002/96 CONDEPACC, volume 5, p. 1.

Todavia, por possuir um alto custo e prever a demolição dos prédios, o projeto não foi executado. Em virtude de uma crise financeira acarretada pela redução de investimentos na área da cultura, a proposta de recuperação do espaço para implantação do centro cultural permaneceu na teoria e a estação e o armazém, mesmo sob a gestão da Universidade, continuaram degradados, estado similar ao dos demais imóveis existentes no conjunto.

Na década de 90, a área foi incluída no pacote de privatização do sistema ferroviário paulista e começaram a circular as primeiras notícias sobre a possibilidade de venda para grupos privados. Nesse período, o falecido arquiteto e prefeito da cidade, Antônio Costa Santos (Toninho), temia pelo futuro dos imóveis, caso a área fosse vendida a grupos meramente especulativos (JORNAL DE DOMINGO, 28/01/1990). As figuras 53, 54 e 55 retratam a ausência de manutenção nas estruturas edificadas.

Figura 53: Bens ferroviários em alto nível de degradação, s/d.



Fonte: acervo fotográfico CIS Guanabara

Figura 54: Armazém em 1998.



Fonte: acervo fotográfico CIS Guanabara.

Figura 55: Posto de truque e departamento de linha em 1998.



Fonte: acervo fotográfico CIS Guanabara.

Em 1996 a área de 103.886,48 mil m² que pertencia à FEPASA foi transferida para a Companhia de Administração de Ativos – CPA, empresa pertencente ao Governo do Estado de São Paulo (ANUNZIATA, SCARPELINE, SCARABELLI, 2007). Porém, a transferência não modificou o estado de conservação dos imóveis. Notícias do **Correio Popular** de 1998 destacaram que, com o declínio da Companhia Mogiana, a vila ferroviária construída para abrigar os funcionários havia sido

alvo de invasões, o que contribuiu para as primeiras descaracterizações no núcleo de origem ferroviária (CORREIO POPULAR, 03/05/1998).

Novamente em 2000 houve outra transferência de propriedade e tanto a vila ferroviária quanto os demais prédios existentes na área passaram a ser propriedade da Companhia Paulista de Obras e Serviços (CPOS), entidade responsável por estabelecer diretrizes de engenharia para órgãos da administração – direta e indireta – do Governo do Estado de São Paulo (ANUNZIATA, SCARPELINE, SCARABELLI, 2007).⁶³ Porém, nenhuma estratégia foi adotada para a proteção dos bens ferroviários. As figuras 56 e 57 retratam o precário estado de conservação do armazém, da estação e da gare metálica.

Figura 56: Armazém em precário estado de conservação, s/d.



Fonte: acervo fotográfico do CIS

Figura 57: Gare metálica praticamente em ruínas, s/d.



Fonte: acervo fotográfico do CIS – Guanabara.

Como a estação e o armazém permaneceram abandonados sob a gestão da UNICAMP, ambos os imóveis foram invadidos. Os punks ocupavam parte da gare metálica, enquanto as salas administrativas e o armazém foram utilizados por traficantes, prostitutas, viciados, andarilhos e famílias que não possuíam moradia. Como consequência, a área ficou conhecida como a “cracolândia campineira”. Em 2003 um grupo de assistentes sociais, psicólogos e vigilantes da Universidade realizou os primeiros esforços para implementação do centro cultural. Durante aproximadamente 3 meses, foram realizados trabalhos contínuos com as 70 pessoas que sobrevivi-

⁶³ Entre as atividades da CPOS destacam-se: a conservação e ampliação de edifícios, o gerenciamento de obras, as reformas, o desenvolvimento de projetos, as vistorias de terrenos, os laudos de avaliação, as regularizações imobiliárias, os processamentos de licitações, os estudos ambientais e a gestão do licenciamento ambiental (CPOS, 2017); ações que não foram executadas no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara.

am no local em condições sub-humanas e abaixo da linha da miséria. Para iniciar as negociações, os assistentes sociais realizaram um cadastro das famílias que ocupavam a estação e o armazém. Ao todo foram contabilizadas 27 famílias constituídas, em grande parte, por migrantes de outros estados (SUGIMOTO, 2008).

Algumas dessas famílias preferiram retornar para as cidades e estados de procedência e tiveram as passagens compradas pela Reitoria, enquanto outras foram para casa de familiares na periferia. Sobraram nove famílias, que receberam, durante dois anos, auxílio financeiro da UNICAMP para se manterem em outro local até que fossem concedidas casas pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU). Entretanto, algumas famílias ainda ocupavam a área do conjunto em condições precárias e os funcionários da Universidade descobriram que um oportunista atuava, de forma irregular, na venda de casas no valor de R\$2 mil. Como solução, a UNICAMP obteve 49 casas da CDHU: 9 foram destinadas aos grupos que ocupavam a estação e 40 para as famílias que viviam na área pertencente ao conjunto. Conforme a assistente social responsável pelo processo, Maria José Eleutério (Zezé), o problema estaria liquidado, mas algumas famílias se acharam no direito de revender e alugar suas casas. A CPOS se responsabilizou por providenciar o cercamento da área a fim de evitar invasões, o que não foi realizado e permitiu que novamente a vila fosse invadida por 80 famílias. Em resposta ao problema social, a UNICAMP circundou a área do comodato (SUGIMOTO, 2008).

Em outubro de 2001, o projeto da arquiteta Lina Bo Bardi (falecida em 1992) foi retomado pelos arquitetos Marcelo Ferraz e Marcelo Suzuki com algumas adaptações, pois a estação e o armazém estavam em processo de estudo pelo CONDEPACC. O projeto previa a demolição dos cômodos que foram anexados ao prédio principal da estação, para abrigar o hall de acesso às demais repartições do centro cultural. A gare inglesa, de 1915, seria transformada em uma galeria de exposições de arte, arquitetura, memória, indústria, tecnologia e eventos contemporâneos (figura 58). O armazém de 1883 abrigaria postos de serviços públicos municipais, estaduais (poupatempo), postos bancários e seria utilizado como ponto de internet livre. Além disso, estava prevista a construção de um novo prédio destinado a algumas repartições da Universidade e que contaria com um teatro com mil lugares e diferentes salas (tanto administrativas quanto para ensaios). A marquise de concreto seria ligada aos diferentes blocos e utilizada como entrada principal do conjunto. O projeto foi estimado em aproximadamente R\$ 8 milhões de reais.

Figura 58: Proposta de implantação do centro cultural.



Brasil Arquitetura. **Fonte:** acervo histórico CIS – Guanabara.

Em 2002, a Comissão Nacional de Incentivo à Cultura (CNIC) do Ministério da Cultura (MINC), aprovou o projeto do centro cultural e permitiu que a Universidade recebesse patrocínios com base na lei de incentivo fiscal (Lei Rouanet) para recuperar tanto a estação quanto o armazém. A comissão autorizou a Fundação de Desenvolvimento da UNICAMP (FUNCAMP), a captar aproximadamente R\$7 milhões para o restauro dos imóveis (CORREIO POPULAR, 06/06/2002).

A publicação do tombamento da “Área e Prédios da antiga Companhia Mogiana” em 2004 também não modificou o estado de abandono e degradação dos prédios existentes no conjunto, mas as ações realizadas pela Universidade alcançavam resultados positivos. Nesse mesmo período, a assistente social que coordenou a desocupação se instalou em uma das salas da estação Guanabara e passou a atender as famílias que viviam dentro da área do conjunto.

A proposta dos arquitetos Marcelo Ferraz e Marcelo Suzuki apresentada ao CONDEPACC foi aprovada, mas não chegou a ser executada. Em 2004, outro projeto, sob a coordenação do Professor Doutor Marcos Tognon, foi apresentado ao órgão de preservação municipal. Esse projeto previa a recuperação da estação e do armazém sem grandes alterações nas estruturas físicas. As ações em favor da reabilitação e reutilização dos prédios caminhavam lentamente e em 2005 foi definida a criação do Centro Cultural de Inclusão e Integração Social (CIS – Guanabara) (UNICAMP, 2004).

Em março de 2006, a proposta de reabilitação do armazém foi aprovada pelo CONDEPACC. As intervenções físicas realizadas foram emergenciais e tiveram como objetivo conter a degradação do espaço. O primeiro evento sociocultural foi realizado em abril de 2006 e reuniu 50 grafiteiros de Campinas e São Paulo para pintura dos tapumes que deram início ao restauro arquitetônico (figuras 59 e 60). A

ação cultural também contou com a participação de grupos de hip-hop, performances de DJ's e apresentações culturais de samba, chorinho e capoeira (UNICAMP, 2006).

Figura 59: Ação cultural para pintura dos tapumes e início do processo de restauro do armazém em 2006.



Fonte: acervo fotográfico do CIS – Guanabara.

Figura 60: Processo de restauro do armazém em 2006.



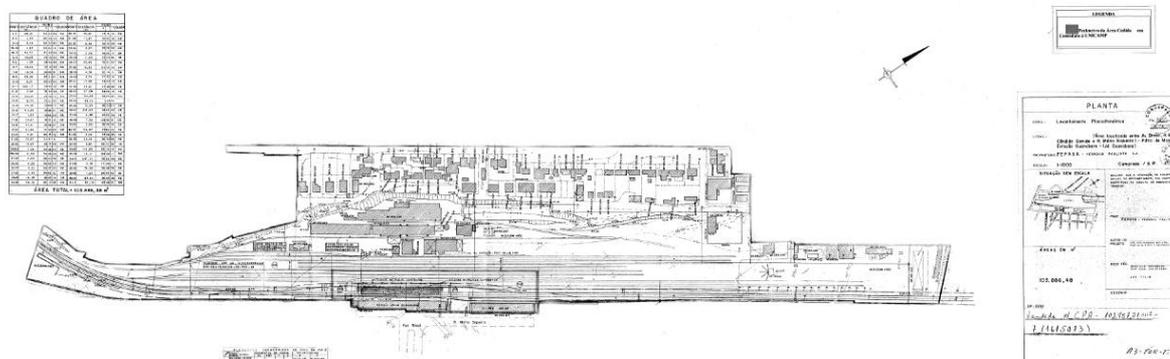
Fonte: acervo fotográfico do CIS – Guanabara.

A pintura dos tapumes por grafiteiros deram início às atividades culturais e posteriormente, foram oferecidos projetos de extensão universitária. Com a reabilitação do armazém e implantação do CIS – Guanabara, o cenário de abandono na rua da estação foi modificado, mas o imóvel permaneceu cercado por tapumes até a avaliação do CONDEPACC para restauro do prédio. Nesse caso, a reabilitação e a reutilização também podem ser compreendidas como estratégias urbanísticas, pois a partir do momento em que foram realizadas melhorias nos imóveis, consequentemente houve uma valorização do entorno.

Mesmo com a implantação do projeto cultural em 2006, a área do conjunto ferroviário (figura 61) foi vendida pela CPOS para o Instituto Paulista de Pesquisa (IPEP) por meio de um leilão público (CONDEPACC, processo 002/96). A empresa tinha como objetivo construir instituições de Ensino Fundamental, Médio e Superior no local. As primeiras notícias sobre a compra rapidamente se disseminaram entre os moradores, os quais acreditaram que “a construção de um complexo educacional inibiria o tráfico e a prostituição” no entorno, ou seja, reverteria a marginalização. Entretanto, no ano seguinte a empresa obteve na justiça a ordem para desocupar as casas pertencentes à antiga vila ferroviária, o que indignou os moradores: “vi todas as famílias que moram hoje na vila chegarem a este local. Eu já estava aqui, decla-

rou a pensionista Elidia Andreotti de Campos, que viveu há mais de 56 anos no local” (CORREIO POPULAR, 25/11/2006; 28/02/2007).

Figura 61: Plantametria da área vendida pela CPOS para o IPEP.



Escala 1.1000. Fonte: CONDEPACC, 002/96, v. 2, p. 53.

Em entrevista ao **Correio Popular**, Antônio Pedretti, diretor da empresa na época, destacou que a única forma encontrada para efetuar o reconhecimento da área foi com o uso de um helicóptero, isso porque os representantes da instituição, ao entrarem na vila, eram alvos de ameaças. Como tentativa de solucionar o problema social, o IPEP realizou reuniões com o prefeito e com alguns membros da Secretaria de Habitação. A mesma reportagem destacou que a Secretaria já havia realizado a remoção de 50 famílias, mas “por falta de fiscalização da CPOS, antiga proprietária, o local foi novamente invadido” (CORREIO POPULAR, 28/02/2007). Para a assistente Maria José Eleutério, seria interessante se o IPEP “reurbanizasse o local e mantivesse as famílias de ex-ferroviários, que constituíam a memória viva da Estação Guanabara” (SUGIMOTO, 2008, p. 2).

A empresa que adquiriu toda a área do antigo pátio, inclusive a estação e o armazém, alegou o desejo de manter o projeto cultural da UNICAMP. No entanto, em nota, a Universidade informou ao **Correio Popular** que “nenhum comunicado foi feito, pelo Governo do Estado ou pela CPOS, sobre eventual operação da venda da estação Guanabara e da área pública que a envolvia” (CORREIO POPULAR, 25/11/2006). Ademais, o fato dos prédios não terem sido oferecidos à prefeitura ou à Universidade preocupou os representantes da instituição, que temiam o retorno da especulação imobiliária ao bairro, ainda que se tratasse de bens tombados. Conforme Tognon (2013), como instituição pública de ensino superior, “a UNICAMP sempre que possível realizou trabalhos em parceria com a prefeitura e com o Ministério Público. Entre as diferentes possibilidades para o complexo, seria a implantação de

um parque para a cidade. Porém, essa decisão caberia apenas ao proprietário” (TOGNON, 2013).

Em novembro de 2007, o CONDEPACC concedeu parecer favorável à proposta de reabilitação da estação Guanabara apresentada pelo Prof. Dr. Marcos Tognon (CONDEPACC, 002/96, ata 355). Além da aprovação por parte do órgão, no mesmo ano a UNICAMP estabeleceu uma parceria com a Campinas Decor – mostra de decoração, arquitetura e paisagismo – para reabilitação da estação e da gare metálica em troca da utilização do espaço para a edição do evento entre maio a junho de 2008. A empresa contribuiu com os profissionais e materiais e a orientação técnica partiu da Universidade, sob a coordenação do Prof. Dr. Marcos Tognon. O processo de restauro foi executado nas fachadas externas, caixilhos, paredes e na gare metálica, além da manutenção e da instalação das redes elétricas e hidráulicas. A organização da feira investiu R\$ 4 milhões no restauro da estação, que obedeceu às exigências do CONDEPACC. Entre os diferentes ambientes criados para a mostra, alguns foram pensados especificamente para o centro cultural, tais como salas multiuso, cozinha, biblioteca e livraria, além de um espaço destinado à memória ferroviária. Em decorrência do precário estado de conservação da gare (figura 62), apenas a armação metálica foi mantida (figuras 63 e 64) (CORREIO POPULAR, 05/11/2007; UNICAMP, 2004; SILVA, 2017).

Figura 62: Gare metálica e o prédio da estação antes do processo de restauro, s/d.



Fonte: acervo CIS fotográfico CIS – Guanabara.

Figura 63: Gare metálica durante o processo de restauro em 2008.



Fonte: acervo fotográfico do CIS - Guanabara

Figura 64: Gare metálica e a estação após o processo de restauro realizado em 2008.



Fonte: acervo da autora, 2014

Figura 65: Armazém após o processo de restauro realizado em 2006.



Fonte: acervo da autora, 2016.

Figura 66: Fachada da estação Guanabara após o restauro em 2008.



Fonte: acervo da autora, 2016.

A implantação do CIS Guanabara concentrou olhares tanto em razão da intervenção arquitetônica (figuras 63, 64, 65 e 66), quanto pela reutilização social da estação e do armazém, que estavam completamente abandonados. Porém, os demais prédios, incluindo algumas casas existentes na vila, apresentavam alto nível de degradação. De acordo com o relato do ex-ferroviário Pedro Ismael Nogueira concedido ao **Jornal da UNICAMP**, os moradores “tiveram que aprender a conviver com traficantes e outros marginais”. O ex-ferroviário, que obteve uma das casas da vila ferroviária após trabalhar desde 1964 para a Companhia Mogiana, em 2008 convivia com a incerteza do destino que o IPEP atribuiria para a área (SUGIMOTO, 2008, p.7).

Em 2011, o problema entre os moradores da vila ferroviária e o IPEP ainda não havia sido solucionado. Aproximadamente 50 famílias já haviam deixado a área a pedido da justiça e como consequência 19 casas que não eram tombadas foram demolidas. Contudo, 45 famílias permaneceram no local. A 4ª Vara Cível de Campinas determinou a reintegração de posse da área para a empresa. No entanto, uma ação movida pelos moradores levou o processo para a segunda instância, o que permitiu que as obras do IPEP fossem paralisadas até a decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo (CORREIO POPULAR, 19/09/2011). Enquanto isso, os demais imóveis existentes no conjunto – barracão, depósito e arquivo, departamento de linha e posto de truque permaneceram abandonados.

O longo período judicial da disputa entre os moradores da vila e o IPEP permitiu que o local se transformasse em um “retrato de abandono em uma região nobre”, pois os residentes conviviam com esgoto a céu aberto, lixo, entulho, ruas de terra e com a constante proliferação de animais peçonhentos:

Aqui é terra de ninguém, nenhuma autoridade está preocupada com essa vila. Estamos escondidos no meio de um bairro nobre e muitas pessoas não fazem ideia que nós existimos. Na verdade, querem deixar o lugar bem ruim para nos expulsar daqui (CORREIO POPULAR, 19/09/2011).

Em 2011, o IPEP solicitou no CONDEPACC a aprovação de um projeto para implantar um sistema viário na área do conjunto. A princípio, a solicitação obteve o parecer favorável. Na ata da reunião nº 403, realizada pelo órgão de proteção municipal em 15 de dezembro de 2011, um representante da UNICAMP discordou da decisão, pois alegou que o projeto poderia interferir nos bens tombados. Inclusive, o coordenador do CIS – Guanabara na época, o Prof. Dr. Marcos Tognon, encaminhou um ofício solicitando a suspensão da aprovação, com a finalidade de “preservar o patrimônio cultural e ambiental da cidade”. Dessa forma, o presidente suspendeu a aprovação e o assunto não foi mais retomado. Cabe destacar que a área está inserida na zona 18 (caracterizada por usos e ocupações que devem ser definidos por estudos aprovados pelo órgão de preservação) (CONDEPACC, 2011).

Em paralelo, o descaso e o abandono tanto da vila quanto do depósito e arquivo, departamento de linha, posto de truque e oficina permaneceram nos anos seguintes. A falta de segurança no local fez com que a prefeitura notificasse o IPEP sobre a responsabilidade de zelar pela segurança e limpeza da área. De acordo com a reportagem do **Correio Popular**, o mato alto e a ausência de iluminação fizeram

com que o local se transformasse num ponto de consumo de entorpecentes e esconderijo de veículos roubados (CORREIO POPULAR, 12/06/2013).

Os furtos também eram constantes nas casas existentes na vila. O local se transformou em um “covil de craqueiros” com trilhas que levavam para uma espécie de caverna onde havia bolsas, documentos, talões de cheque, cartões de banco e outros pertences roubados, como destacou o Guarda Metropolitano Luiz Faria em entrevista ao **Correio Popular**. Em virtude da demora do proprietário em desenvolver ações para viabilizar a limpeza da área, a prefeitura multou o IPEP (CORREIO POPULAR, 12/06/2013).

Conforme o antigo proprietário da área, Érico Barreto, a primeira reintegração de posse ocorreu em 2008 e foram retiradas mais de 100 famílias do local. A segunda foi realizada em 2010, quando houve a remoção de outras 30 famílias. Porém, aproximadamente 40 famílias permaneceram no local, o que incentivou novas invasões. Em 2013, o IPEP ainda aguardava a decisão da justiça para realizar a reintegração de posse, o que impedia que a empresa cercasse o local. Segundo a entrevista do representante da empresa ao **Correio Popular**, quando o mato era cortado apareciam novos invasores (CORREIO POPULAR, 22/11/2013).

Em 2014, foi possível certificar o cenário de abandono na área do conjunto: casas demolidas e outras descaracterizadas, esgoto nas ruas, pessoas consumindo entorpecentes e animais peçonhentos. Algumas casas e prédios existentes no conjunto estavam quase cobertos pelo mato, o que pode ser identificado nos registros fotográficos 67, 68, 69, 70, 71 e 72.

Figura 67: Rua que conectava os prédios do conjunto com a vila ferroviária repleta de mato.



Fonte: acervo pessoal da autora.

Figura 68: Cenário de abandono na antiga vila ferroviária em 2014.



Fonte: acervo pessoal da autora.

Figura 69: Esgoto a céu aberto na antiga vila ferroviária em 2014.



Fonte: acervo pessoal da autora.

Figura 70: Casa tombada parcialmente descaracterizada



Fonte: acervo pessoal da autora.

Figura 71: Uma das casas da vila ferroviária praticamente coberta pelo mato em 2014.



Fonte: acervo pessoal da autora, 2014.

Figura 72: Departamento de linha coberto pelo mato em 2014.



Fonte: acervo pessoal da autora, 2014.

Se de um lado a situação era de abandono, do outro as ações culturais estavam a todo vapor e conseguiram reabilitar não apenas os prédios, mas reverter a prostituição e o consumo de entorpecentes que ocorriam na estação e no armazém. Em 2014, o reitor da UNICAMP, José Tadeu Jorge, solicitou ao prefeito Jonas Donizette – o qual ainda permanece na gestão da cidade – que a estação e o armazém fossem declarados de utilidade pública para fins de desapropriação. Cabe recordar que a Universidade possui um comodato que vence em 2020, mas deseja a posse definitiva das edificações para ampliar as atividades culturais e construir um teatro de mil lugares projetado pela arquiteta Lina Bo Bardi. De acordo com uma entrevista

concedida pelo pró-reitor de Extensão e Assuntos Comunitários, João Frederico Meyer, ao **Correio Popular**, com a posse definitiva, a Universidade poderia conseguir recursos por meio de leis de incentivos fiscais para implantar o projeto. No entanto, para que isso se concretizasse, seria necessário o decreto de utilidade pública, a fim de que o espaço não fosse utilizado por investidores e o projeto cultural fosse mantido. Em resposta, o prefeito declarou interesse nas atividades culturais realizadas no CIS e solicitou uma avaliação da área pela prefeitura e também pela UNICAMP para análise do caso (CORREIO POPULAR, 10/01/2014).⁶⁴

Em 2015, os imóveis existentes no conjunto e inclusive a vila ferroviária apresentavam alto nível de degradação e permaneceram assim até março de 2016, quando a justiça ordenou a saída de 50 famílias que ainda viviam nas casas no prazo de 60 dias. A intimação foi assinada pela juíza da 4ª Vara Cível, Roberta Cristina Morão e entregue aos moradores. De acordo com o documento: “não era o caso de suspender a decisão para que ocorressem reuniões (...), pois, há mais de 10 anos essas famílias tinham conhecimento sobre a possibilidade de deixarem os imóveis”. Além de famílias de ex-ferroviários, havia alguns invasores que juntos somavam mais de 50 famílias. Contudo, os descendentes de ex-ferroviários, recorreram da decisão e permaneceram no local (CORREIO POPULAR, 04/03/2016).

De acordo com a reportagem do **Correio Popular**, no dia 3 de maio de 2016 a polícia militar realizou a reintegração de posse e retirou as últimas 5 famílias que ainda residiam na vila ferroviária, sendo que 4 foram encaminhadas pela assistência social para assentamento de moradias e uma mulher de 29 anos e com necessidades especiais foi conduzida para um albergue municipal. A operação foi realizada de forma pacífica e contou com apoio do corpo de bombeiros e representantes do Serviço do Atendimento Móvel de Urgência (SAMU). As três entradas da vila foram bloqueadas e apenas os parentes de cada família, além dos funcionários públicos que participavam da operação, foram autorizados a entrarem no local (CORREIO POPULAR, 04/05/2016).

Em nota, a Secretaria de Habitação de Campinas informou ao **Correio Popular** que apenas acompanhou a reintegração de posse, uma vez que se tratava de uma área particular. De forma complementar, a Companhia de Habitação Popular (COHAB) explicou que:

⁶⁴ Uma cópia do ofício de solicitação do decreto de utilidade pública da estação e do armazém encaminhado pela UNICAMP a Prefeitura foi anexado neste trabalho (vide anexo 7.2, p. 252).

Entre 2011 e 2012, foram realizadas diversas visitas a essas famílias, tanto no intuito de se abrir um canal de negociação, para auxiliá-las, quanto no propósito de orientá-las a respeito da necessidade de se cadastrarem junto à COHAB-Campinas, para aquelas que necessitavam de moradia popular. No entanto, elas optaram por aguardar o final do processo na Justiça e se recusaram a discutir um encaminhamento para a questão, na época (CORREIO POPULAR, 04/05/2016).

A notícia sobre a reintegração de posse ganhou destaque no site da Prefeitura de Campinas, pois o vereador Carlos Roberto de Oliveira – Carlão do PT –, presidente da Comissão de Direitos Humanos da Câmara Municipal, alegou que as famílias de ex-ferroviários deveriam ser indenizadas adequadamente. Os moradores estiveram na sessão da Câmara no dia 2 de maio de 2016 para protestar contra o desamparo do poder público municipal durante o processo de reintegração de posse. Como consequência, o ato resultou na criação da Comissão de Representação, como tentativa de buscar, junto às autoridades, soluções municipais de moradia. Conforme o comunicado, as famílias moravam “há décadas no local, muitas delas há mais de trinta anos, e as residências faziam parte dos benefícios que tinham no contrato de trabalho com a FEPASA. Porém, a área foi vendida e eles não receberam nada”. A reportagem destacou que a desocupação da vila foi realizada em favor do “IPEP, que teria adquirido a área do governo estadual por meio de leilão” (CAMPINAS, 2016).

No entanto, em 2015 o IPEP vendeu a área de 103,757,31 mil m² para a empresa Leste Real Estate, que entre suas especialidades regularizava ativos imobiliários estressados. Assim que adquiriu a propriedade, a empresa comprou o direito da ação judicial dos antigos proprietários e realizou um trabalho com assistentes sociais na vila ferroviária. Foram contabilizadas 52 famílias e mais de 300 pessoas em condições precárias, dentre as quais apenas 6 famílias eram de descendentes de ex-ferroviários. Nesse período algumas casas estavam ocupadas, outras fechadas e havia casos em que os moradores pagavam aluguel para terceiros. Ao serem notificados da reintegração de posse, alguns grupos ameaçaram trazer pessoas de outros bairros para ocuparem a área. As assistentes sociais, contratadas pela empresa Leste, realizaram um trabalho com as famílias para identificar suas necessidades e um negociador estabeleceu contato com cada uma delas para indenizá-las. De acordo com o sócio da empresa, Otair Guimarães (2017), foram pagos entre R\$5 mil a R\$30 mil, as famílias, além do carreto para diferentes bairros e cidades (GUI-

MARÃES, 2017). Porém, conforme reportagens do **Correio Popular** e entrevistas jornalísticas com ex-moradores, as indenizações foram condicionadas à retirada do processo movido no Tribunal de Justiça e desde que os moradores assumissem que eram invasores e não possuíam vínculos com as empresas ferroviárias que operacionalizaram o pátio da Estação Guanabara (CORREIO POPULAR, 04/03/2016)⁶⁵.

A proposta da empresa que adquiriu a área consiste em preservar os prédios tombados e atribuir diferentes usos para os bens. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. Tende-se que esses espaços se tornem parte da vida cotidiana e funcionem após o horário comercial. A empresa irá reabilitar os prédios tombados e atribuir usos juntamente com a Prefeitura Municipal. O “eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno”. Para tanto, está prevista a criação de prédios comerciais e residenciais, uma espécie de “novo bairro” dentro do conjunto, com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo. Os projetos na área envoltória aos bens estão sendo pensados para que a área não seja descaracterizada. A empresa aposta no uso socioeconômico e cultural para sustentar e valorizar o patrimônio edificado, por meio de uma relação sinérgica entre os diferentes usos. Após a desocupação, a empresa limpou a área e solicitou apoio do CONDEPACC, a fim de que o órgão avaliasse o que poderia ou não ser demolido. Além disso, também foram contratados vigilantes 24 horas para impedir invasões (GUIMARÃES, 2017). Até o final de 2016, a proposta do arquiteto e Professor Alberto Leme para o conjunto ferroviário (figura 73) ainda não havia sido executada, pois estava em análise pelo órgão de preservação.

Figura 73: Anteprojeto do plano urbanístico da Estação Guanabara



Fonte: acervo documental da empresa Leste Real Estate.

⁶⁵ Para maiores informações vide a reportagem do Jornal EPTV: https://www.youtube.com/watch?v=6_DBT6Hptno.

O plano urbanístico da empresa Leste (figura 73) prevê o desmembramento da área em 5 lotes (o que está previsto na Lei 67.66, de 1979 que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano) e a implantação de um sistema viário que divide a estação e o armazém do departamento de linha, do barracão e do posto de truque. Cabe destacar que a retificação da Resolução 45/04 publicada em 2013 permite a transposição viária em nível de acesso de um lado ao outro da área tombada desde que seja no trecho entre 10 metros do limite do posto de truque e 10 metros dos limites da estação Guanabara e do armazém do café. Ademais, a implantação do sistema viário está dentro da área de intervenção restrita estabelecida pela retificação da Resolução e o desmembramento físico caso venha ser executado poderá interferir na leitura do conjunto, uma vez que divide os bens industriais ferroviários existentes no local. Como destacado no capítulo 2 a área de intervenção restrita deveria ser complementar ao entorno. No entanto, compete ao CONDEPACC determinar o que será passível ou não de ser executado na área.

Dentro dessas considerações, foi possível identificar o processo de transferência da propriedade dos prédios existentes no conjunto, assim como os atuais proprietários: Governo do Estado de São Paulo (antigo Esporte Clube Mogiana), Leste Real Estate (proprietária da estação, vila ferroviária e prédios de manutenção) e UNICAMP (que possui o comodato da estação e do armazém até 2020).

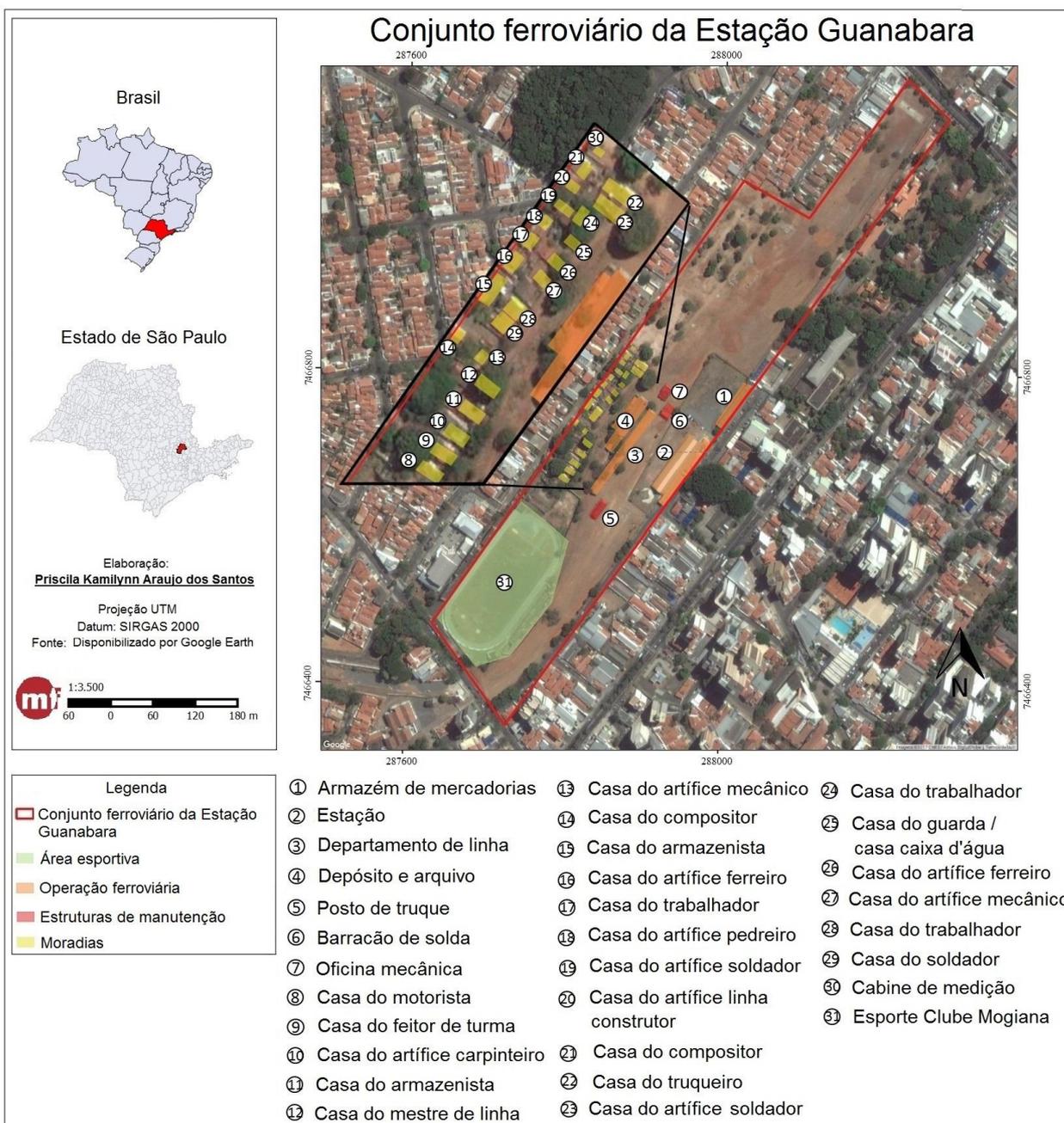
3.2. Usos sociais, projetos desenvolvidos e estado de conservação

Entre as diferentes estruturas edificadas pela Companhia Mogiana no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara, até o final de 2016 existiam apenas 31, as quais foram inventariadas (vide apêndice 6.2) e representadas no mapa da figura 74. De forma detalhada, tratam-se de 4 prédios de operação ferroviária caracterizados pela cor laranja no mapa – (1) armazém, (2) estação, (3) departamento de linha e (4) depósito e arquivo –; 3 estruturas de manutenção destacadas pela cor vermelha no mapa – (5) posto de truque, (6) barracão e (7) oficina mecânica –; 23 moradias evidenciadas em cor amarela no mapa – (8) casa do motorista, (9) casa do artífice feitor, (10) casa do carpinteiro, (11) casa do armazenista, (12) casa do mestre de linha, (13) casa do artífice mecânico, (14) casa do compositor, (15) casa do armazenista, (16) casa do artífice ferreiro, (17) casa do trabalhador, (18) casa do artífice pedreiro, (19) casa do artífice soldador, (20) casa do artífice linha-construtor, (21)

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**

casa compositor, (22) casa truqueiro, (23) casa artífice soldador, (24) casa caixa d'água/casa guarda, (25) casa trabalhador, (26) casa artífice ferreiro, (27) casa artífice mecânico, (28) casa trabalhador, (29) casa artífice soldador e (30) cabine de medição; além de uma área esportiva retratada pela cor verde – (31) Esporte Clube Mogiana.⁶⁶ Nesse sentido, cabe compreender os usos, as diretrizes que orientam o funcionamento dos projetos de reutilização e o estado de conservação dos imóveis.

Figura 74: Mapa. Localização dos prédios existentes no Conjunto da Estação Guanabara



Fonte: elaborado pela autora.

⁶⁶ Cada uma das fichas de inventário foram inseridas no apêndice com o mesmo número do mapa. Para informações detalhadas sobre cada um dos prédios vide apêndice 6.2.

Como sede do CIS – Guanabara até o final de 2016, tanto a estação quanto o armazém eram utilizados de forma cultural. Trata-se de um projeto de extensão universitária, mantido pela Pró-Reitoria de Extensão e Assuntos Comunitários – (PREAC) da UNICAMP, que mescla cidadania, arte e cultura. Assim, desde quando foi inaugurado em 2006, o CIS – Guanabara permanece com as mesmas características de funcionamento e possui dois eixos condutores direcionados a ações sócio-educativas e culturais: o primeiro se concentra na elaboração de oficinas e eventos e o segundo viabiliza o uso dos espaços para atividades externas de forma gratuita conforme a disponibilidade local (SILVA, 2017).

Tomando os critérios de qualificação mencionados na metodologia, considerou-se como bom o estado de conservação da estação e do armazém. Os dois espaços ferroviários foram reabilitados para receberem apresentações culturais, cursos, oficinas, seminários, debates, festivais, formaturas e feiras culturais, artesanais e de produtos orgânicos. O projeto contava ainda com uma biblioteca que realizava campanhas de arrecadação e circulação de livros. As atividades realizadas desde a inauguração do projeto envolviam crianças, adolescentes, jovens, adultos, grupos da terceira idade e pessoas com mobilidades reduzidas de diferentes classes sociais, o que pode ser identificado nos registros fotográficos 75, 76, 77, 78, 79 e 80 (CIS – GUANABARA, 2016).

Figura 75: Seminário no CIS – Guanabara em 2009.



Fonte: acervo CIS.

Figura 76: Exposição realizada no CIS – Guanabara em 2013.



Fonte: acervo CIS.

Figura 77: Projeto na cultural realizada no CIS – Guanabara.



Fonte: blog do CIS.

Figura 78: Oficina de crochê no CIS – Guanabara em 2014.



Fonte: blog do CIS.

Figura 79: Formatura no CIS – Guanabara em 2014.



Fonte: blog do CIS.

Figura 80: Palestra do coordenador do CIS para os alunos de uma ONG.



Fonte: blog do CIS.

O longo processo para implantação do centro cultural – que durou 16 anos após a obtenção do comodato – fez com que os coordenadores desenvolvessem ações para conscientizar os visitantes sobre a importância da estação e do armazém como patrimônios da cidade. Nesse sentido, antes das atividades culturais, os educadores apresentavam um vídeo institucional do projeto, que retratava as funções originais dos imóveis, o abandono ocasionado pela decadência do sistema ferroviário, as etapas do processo de reabilitação e, por fim, a reutilização cultural dos imóveis. Essa estratégia de valorização e sensibilização do patrimônio era complementada com a produção de materiais educativos que retratavam a história da estação e

do armazém os quais também se encontravam disponíveis no site institucional do projeto (SILVA, 2017).⁶⁷

Ainda que a maior parceria tenha sido firmada em 2008 (com a empresa Campinas Decor, para a reabilitação da estação e da gare metálica), posteriormente foram estabelecidas cooperações menores com ONG's que utilizavam o espaço para capacitação profissional de jovens e adolescentes. Além disso, a cada 2 anos ocorriam espetáculos da Bienal e Dança do Serviço Social do Comércio (SESC) e parcerias com a Unimed para que os funcionários da empresa, que fica ao lado do centro cultural pudessem, voluntariamente, doar sangue na unidade móvel do hemocentro da UNICAMP que se instalava no estacionamento do centro cultural (SILVA, 2017).

Até o final de 2016, o CIS – Guanabara contava com uma equipe composta por mais de 17 profissionais responsáveis por elaborar projetos, planejar eventos, estabelecer convênios e divulgar as atividades, além dos funcionários dedicados à limpeza e vigilância. Ademais, eram realizadas manutenções diárias nos imóveis, que contavam com vigilantes 24 horas para impedir invasões ou degradação ao patrimônio. O projeto era aberto ao público e a maior parte das atividades eram realizadas de segunda a sexta-feira das 8h30 às 17h, exceto alguns eventos específicos que ocorriam no período da noite (conforme o calendário de atividades).

No que se refere ao uso de outros prédios existentes no conjunto, cabe mencionar o caso do antigo Esporte Clube Mogiana, ou CERECAMP, que era administrado pela Secretaria de Esportes Lazer e Juventude (SELJ), repartição pública estadual que substituiu a administração da SERT a partir de 2004. No decorrer dos anos, a área desportiva permaneceu com o uso designado pela Companhia Mogiana em 1940; e no local eram realizadas atividades desportivas de futebol, atletismo e caminhada; além do uso administrativo pela SELJ, que se instalou na parte interna da arquibancada.

O CERECAMP recebeu diversos campeonatos de futebol, sediou as Olimpíadas do Trabalhador Campineiro e projetos de vôlei, futebol e atletismo. Porém, em 2010, o Ministério Público interditou as arquibancadas, pois além de não possuírem grades para separar as torcidas, os muros estavam em condições precárias. Desde quando a área foi interditada, a SELJ aguardava autorização e o repasse de verba

⁶⁷ Para maiores informações vide: <http://www.cisguanabara.UNICAMP.br/guana.html>

do Governo do Estado de São Paulo para executar a reforma completa da área e ampliar a oferta de atividades desportivas.

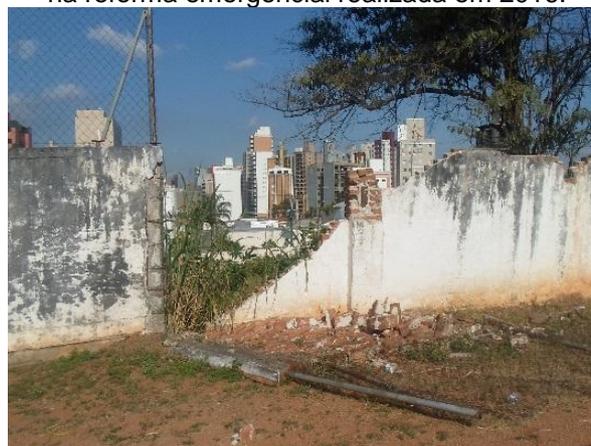
Em 2015, a coordenadora do CERECAMP tentou estabelecer uma parceria com a Prefeitura Municipal de Campinas para que algumas secretarias fossem transferidas para o local em troca da reforma da área esportiva. Porém, a parceria não foi executada devido a falta de recursos financeiros municipais. No ano seguinte, a SELJ, obteve a aprovação de um projeto para a reforma emergencial de algumas repartições do CERECAMP. A execução do projeto foi realizada por meio da Lei Paulista de Incentivo ao Esporte nº 468/2014, firmada entre o Centro de Gestão de Tecnologia e Inovação (CGTI) e o Governo do Estado de São Paulo.⁶⁸ O CGTI contribuiu com uma parte do imposto, que foi utilizado para a adequação da pista de atletismo (figura 80), reconstrução de um muro que estava caído (figura 81) e implantação de uma calha de captação de água pluvial da arquibancada (SELJ, 2016).

Figura 81: Reforma da pista de atletismo em 2016.



Fonte: acervo do CERECAMP.

Figura 82: Muro do CERECAMP contemplado na reforma emergencial realizada em 2016.



Fonte: acervo do CERECAMP.

Essa intervenção física executada em parceria com a CGTI permitiu que as atividades na pista de atletismo fossem retomadas e alcançassem maior abrangência (FÁVERO, 2017). Os projetos desenvolvidos pela SELJ incluíam crianças, adolescentes e adultos, o que pode ser identificado nas figuras 83, 84 e 85. Assim como

⁶⁸ A Lei Paulista de Incentivo ao Esporte permite que empresas de todo o Estado apoiem projetos esportivos elaborados pela sociedade civil organizada, por meio de patrocínios ou doações financeiras, em troca da renúncia de Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) por parte do Estado, que abre mão de parte de sua arrecadação do imposto para que a empresa invista em projetos esportivos aprovados pela SELJ. Para maiores informações vide: http://www.selj.sp.gov.br/?page_id=78.

no CIS – Guanabara, a Secretaria também concedia o espaço para grupos sociais da comunidade por meio do projeto “Amigos do CERECAMP”. A autorização era condicionada a disponibilidade do local, assinatura de um termo de responsabilidade e o uso se limitava exclusivamente ao gramado e aos vestiários com banheiros, uma vez que as arquibancadas estavam interditadas. Ademais, algumas escolas estaduais e municipais também traziam os alunos ao campo de futebol para a realização de atividades desportivas (SELJ, 2016).

Figura 83: Projeto social no CERECAMP em 2016.



Fonte: acervo do CERECAMP.

Figura 84: Reinauguração da pista de atletismo em 2016.



Fonte: acervo do CERECAMP.

Figura 85: Projeto Amigos do CERECAMP em 2016.



Fonte: acervo do CERECAMP.

Os diferentes grupos sociais que obtinham autorização para utilizar o campo de futebol auxiliavam na manutenção da grama, pois a Secretaria não possuía uma empresa especializada para realizar esse trabalho. Até 2016, o processo de contratação da empresa estava em análise pelo Governo do Estado de São Paulo, mas

ainda não havia sido concluído. Dessa forma, os grupos que utilizavam o espaço se organizavam por conta própria para contratarem um profissional que pudesse cortar a grama, além de serem responsáveis por levar os materiais necessários para as atividades: bolas, redes e árbitros (FÁVERO, 2017). Em síntese, a Secretaria concedia apenas a permissão para o uso do espaço.

Por se tratar de uma área construída pela antiga Companhia Mogiana para o lazer dos funcionários, a estratégia utilizada pela SELJ para que a dimensão patrimonial e simbólica não se perdesse era manter o uso original – atividades desportivas. Assim, o campo de futebol apresentava boas condições físicas (figura 86), mas em contrapartida as arquibancadas possuíam precárias estruturas e careciam de uma intervenção arquitetônica – aspectos que podem ser identificados nos registros visuais 87 e 88. Até 2016, a equipe do CERECAMP era formada por aproximadamente 7 pessoas, entre as quais estavam os funcionários administrativos, profissionais responsáveis pela limpeza e vigilantes. A SELJ funcionava de segunda a sexta-feira, das 9h às 18h. Porém, algumas atividades desportivas eram realizadas aos finais de semana, de acordo com calendário.

Figura 86: Campo de futebol e arquibancada em 2016.



Fonte: acervo da autora.

Figura 87: arquibancada em precário estado de conservação em 2016.



Fonte: acervo da autora.

Figura 88: Acesso principal a arquibancada e a SELJ em 2016.



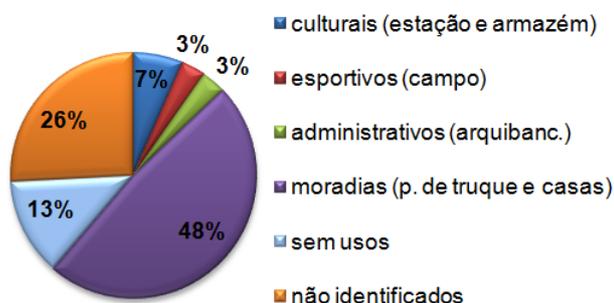
Fonte: acervo da autora.

Conforme a realização do inventário (vide apêndice 6.2), entre os 31 imóveis existentes no conjunto, até março de 2016 – período que antecede a reintegração de posse da empresa Leste – 48% dos bens eram utilizados como moradia de forma regular ou irregular (posto de truque e 14 casas); 26% não foram identificados, pois os muros eram altos e os portões fechados; 13% não possuíam usos (departamento de linha, depósito e arquivo, barracão e oficina); 7% foram caracterizados por usos culturais (estação e armazém); 3% possuíam usos desportivos (campo de futebol) e outros 3% usos administrativos (arquibancada do CERECAMP). Esses aspectos podem ser identificados no gráfico representado pela figura 89.

Porém, após a reintegração de posse realizada pela empresa proprietária, o uso residencial deixou de existir, pois as casas foram desocupadas. Em contrapartida, o uso cultural da estação e do armazém foi mantido e possui relação direta com o comodato dos imóveis pela UNICAMP. Assim como no caso anterior, o uso desportivo e administrativo do CERECAMP também foi mantido e deve-se ao fato do prédio pertencer exclusivamente ao Governo do Estado de São Paulo. Em síntese, até o final 2016 todos os bens ferroviários existentes no local foram certificados e houve um aumento na quantidade de imóveis sem usos, os quais passaram a representar 88% do valor total (cf. o gráfico da figura 90).

Figura 89: Gráfico.

Usos antes da reintegração



Fonte: elaborado pela autora.

Figura 90: Gráfico.

Usos após a reintegração

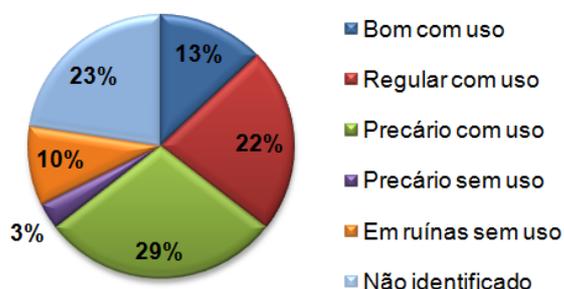


Fonte: elaborado pela autora.

No que se refere ao estado de conservação, antes da reintegração de posse 29% dos bens apresentaram condições precárias, mas mesmo assim eram utilizados (7 casas, posto de truque e a arquivancada); 23% representaram casas entre as quais não foi possível identificar os usos, pois os muros eram altos e os portões fechados; 22% possuíam estado de conservação regular com usos (7 casas); 13% estavam em boas condições e possuíam usos (estação, armazém, uma casa e o campo); 10% estavam em ruínas e sem usos (oficina, barracão e depósito) e 3% estavam em condições precárias sem uso (departamento de linha), o que pode ser certificado no gráfico da figura 91.

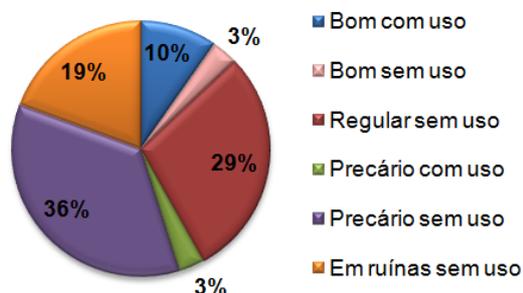
Todavia, após a reintegração de posse, o estado de conservação dos bens ferroviários foi alterado: 39% apresentavam condições precárias sem uso (10 casas, departamento de linha e arquivancada), 29% estavam em condições regulares sem uso (9 casas), 19% estavam em ruínas sem uso (3 casas, barracão, depósito e arquivo e oficina), e 13% foram identificados em boas condições com uso (estação, armazém e campo de futebol) e apenas uma casa sem uso. Essas informações podem ser visualizadas no gráfico da figura 92.

Figura 91: Gráfico.
**Estado de conservação antes da
reintegração de posse**



Fonte: elaborado pela autora.

Figura 92: Gráfico.
**Estado de conservação após a
reintegração de posse**



Fonte: elaborado pela autora.

As informações obtidas permitiram identificar que antes da reintegração de posse havia uma predominância de bens utilizados como moradia (48%), mas em contrapartida, as estruturas físicas das casas eram precárias (29%). Após a reintegração de posse, o uso residencial deixou de existir e, como consequência, o número de bens em precário estado de conservação aumentou para 39%, uma vez que foi possível certificar o estado de conservação das casas que possuíam muros altos e portões fechados. Além do uso residencial, o uso administrativo por parte da SELJ, que possuía sede na arquibancada, demonstra um exemplo de bem utilizado em condições precárias. Dessa forma, reconhece-se que caso não haja manutenção precisa nas estruturas físicas o uso pode acarretar consequências negativas aos bens ferroviários.

Também foi possível verificar que a escassez de manutenção somada à ausência de uso coopera para a degradação patrimonial. Isso porque, antes da reintegração de posse, 13% dos bens que não possuíam usos (departamento de linha, depósito e arquivo, barracão e oficina) estavam em ruínas (10%) e em precário estado de conservação (3%). Com a reintegração, o percentual aumentou para 19%, pois incluiu algumas casas identificadas após a desocupação. Tanto o departamento de linha quanto o depósito, o barracão e a oficina não receberam mais usos e foram abandonados após perderem suas funções originais.

À vista disso, cabe reiterar que o estado de conservação regular, composto por 22% de bens que eram utilizados como moradia, e o bom, com o percentual de 13% representados pelo uso cultural, residencial e desportivo, evidencia que é possível reutilizar as estruturas ferroviárias sem degrada-las. Após a reintegração de posse, esse percentual sofreu alterações e o número de imóveis em estado de con-

servação regular aumentou para 29% sem usos e os que foram caracterizados como bons permaneceram com o mesmo percentual (13%). De forma complementar, o uso como moradia deixou de existir, mas o estado de conservação das casas permaneceu o mesmo (29%) em condições regulares.

Dentro dessas considerações, a manutenção e a reabilitação alicerçadas em diretrizes de restauro foram responsáveis pela relação direta entre o estado de conservação e o reuso dos prédios. Os exemplos de bens com estado de conservação regular (casas) e bom (estação, armazém, campo de futebol e uma casa) evidenciam possibilidades contemporâneas para esses bens. Por outro lado, os imóveis que não eram utilizados antes da reintegração (barracão, departamento de linha, depósito e arquivo e oficina mecânica) alertam que a ausência de uso e manutenção cooperam para a degradação (vide os números 3 e 4 da figura 93).

Figura 93: Conjunto da Estação Guanabara com destaque para a estação (1), departamento de linha (2), barracão/solda (3) e oficina mecânica (4).



Fonte: acervo da autora, 2016.

No final de 2016, 87% dos bens ferroviários existentes no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara não possuíam usos. Cabe, por fim, salientar que todos os prédios incluídos nesse percentual eram propriedade da empresa Leste, que aguardava avaliação do projeto pelo CONDEPACC para reabilitação dos imóveis e construção de novas edificações na área do conjunto.

3.3. Gestão patrimonial: articulação existente ou inexistente?

Com a transferência da propriedade do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara para a FEPASA em 1971, o antigo Esporte Clube (área de 26 mil m²) foi o primeiro bem patrimonial a receber ações diferenciadas. O decreto de utilização da área esportiva, publicado em 1985 com nome de CERECAMP – “Horácio Antônio da Costa”, permitiu a continuidade das atividades esportivas e também o uso administrativo, primeiramente pela SERT e, a partir de 2004, pela SELJ. Em termos memoriais, os únicos vínculos mantidos com a Companhia Mogiana foi à homenagem prestada no nome da área esportiva – CERECAMP, ou Estádio “Horácio Antônio Costa” – e um monumento com o busto do ex-ferroviário. A solicitação de uso do espaço por movimentos sindicais da cidade demonstra a importância da participação social na gestão, pois os bens ferroviários enquanto patrimônio ambiental urbano devem ser de usufruto da comunidade.

A gestão da SELJ caracterizou-se pela ausência de recursos financeiros por parte do Governo do Estado de São Paulo. As demandas eram enviadas à sede, localizada na cidade de São Paulo, através de ofícios e relatórios, para análise e autorização. Há mais 15 anos o local aguardava repasse de verba por parte do Governo do Estado para intervenção física. Mesmo com a interdição das arquibancadas, a Secretaria buscava estratégias para executar as atividades desportivas na pista de atletismo e no campo de futebol. Os subsídios do governo eram incipientes e a gestão da SELJ esbarrava nas crises financeiras estaduais, que acentuavam o longo período para liberação de verbas.

Haja vista que a secretaria, cuja sede localiza-se em São Paulo, era notificada a respeito das atividades executadas no CERECAMP através de relatórios, a coordenadora não possuía acesso as ações e eventos realizados nas gestões anteriores, apenas a respeito das atividades que aconteceram a partir do momento em

que ela assumiu a SELJ, em 2015. Embora as trocas de gestores fossem comuns, o espaço não perdeu o uso para práticas desportivas. Em 2014 o campo era utilizado de forma esporádica e a manutenção também era realizada por grupos sociais que utilizam o espaço. Na época, o diretor do CERECAMP, Renato Antonelli, além de não ter acesso aos documentos produzidos nas gestões anteriores, não tinha conhecimento sobre o processo de criação da área esportiva pela Companhia Mogiana (ANTONELLI, 2014). Esses fatores podem ser compreendidos em duas vertentes: se por um lado a proteção dos documentos pode constituir uma estratégia de proteção desenvolvida pela sede da SEJL para que os documentos não se percam, por outro dificulta o acesso às ações desenvolvidas anteriormente, o que resulta na ausência de uma gestão continuada no local.

Para entender a história da área, a coordenadora da SEJL, Leonice Fávero, criou no CERECAMP, por conta própria, um acervo documental composto por registros fotográficos, recortes de jornais, decretos e ofícios, ato que culminou no reconhecimento da importância histórica e social do local, “criado para usufruto esportivo dos trabalhadores da antiga empresa ferroviária”. De forma complementar, a gestora se mostrou otimista frente à possibilidade da área, ser reconhecida como patrimônio da cidade por meio da aplicação do tombamento, aspecto que seria “positivo tanto para quem já fez parte da história, quanto para o futuro do local” (FÁVERO, 2017). Essa postura foi totalmente diferente da adotada em 2000 pelo diretor do CERECAMP na época, Antônio Maria Virginillo Prado e pelo coordenador da SERT, Dirceu Huertas, que contestaram a solicitação do tombamento com a justificativa de que o espaço não possuía elementos de ordens arquitetônicas, históricas ou culturais (CONDEPACC, 002/96, volume 8, p. 77).

Ainda que os vínculos com a antiga Companhia Mogiana tenham sido subtraídos com a implantação do CERECAMP, o reconhecimento do valor histórico e social por parte da coordenadora constitui um aspecto importante do ponto de vista da gestão. Porém, até o final de 2016 não existia nenhum projeto com uma abordagem patrimonial, pois o decreto de utilização do espaço como CERECAMP camuflou a história inicial da área esportiva e tem feito com que a mesma seja paulatinamente esquecida.

De forma complementar, o antigo Esporte Clube Mogiana não foi compreendido como uma das estruturas do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara, o que não se deve unicamente ao fato do local não ter sido contemplado no tomba-

mento do conjunto, mas à gestão realizada pela SELJ. Cabe ainda destacar que a coordenadora não possuía conhecimento das atividades realizadas nos demais prédios do complexo, mas sabia que a vila havia sido vendida para uma empresa privada que desocupou a área e demoliu algumas casas, enquanto a estação e o armazém haviam sido “reformados”. No entanto, a gestora desconhecia a propriedade e a gestão dos prédios e se os mesmos pertenciam à prefeitura ou à UNICAMP. Somado a isso estavam às barreiras visíveis – representadas pelos muros – que dividiam a área desportiva dos demais prédios (figura 94). A atuação dos vigilantes encarregados exclusivamente de fiscalizar o CERECAMP destaca que a preocupação recai apenas sobre a área pertencente à Secretaria. Em termos de conjunto, a desarticulação perpassou as ações verbais e se estendeu ao território.

Figura 94: Barreira visível que separava o antigo Esporte Clube Mogiana dos demais prédios do conjunto.



Fonte: acervo da autora, 2016.

Nesse sentido, a continuidade das práticas esportivas representou um aspecto positivo, pois o uso original da estrutura foi mantido. Porém, com o fim da operacionalização do sistema, essa ação não se estendeu às demais estruturas edificadas. É de valia recordar que após os imóveis serem desativados em 1974, algumas casas existentes na vila foram desocupadas e conseqüentemente invadidas. A ausência de uma gestão efetiva permitiu a degradação, a ocupação da área e a retirada dos trilhos de forma irregular. Se por um lado o tratamento diferenciado que a FEPASA concedeu à área esportiva potencializou a desarticulação inicial, por outro a inexis-

tência da via permanente e dos resquícios das 13 linhas que um dia existiram no pátio ofuscou ainda mais a percepção e a integridade do conjunto. Cabe destacar que as infraestruturas operacionais, de manutenção, de moradia e de lazer foram construídas para atender as demandas da Companhia Mogiana, que operacionalizava o sistema ferroviário por meio dos trilhos. Como mencionado no capítulo 2, o conjunto impulsionou o desenvolvimento do bairro Guanabara e a ausência dos trilhos que outrora foram responsáveis pelos progressos econômicos, sociais e urbanos constituiu um aspecto negativo para a história local.

O cenário de abandono permitiu que a especulação imobiliária se tornasse a sombra desse “elefante branco” que residia no coração da cidade – para utilizar a expressão de Meneguello (2005). A inclusão da área no pacote de privatização na década de 1990 demonstra os interesses econômicos governamentais por parte do Estado, o que nos remete à solicitação de uso de toda área (103.886,48 mil m²) realizada pela UNICAMP e a resposta da FEPASA com a concessão do comodato de apenas 9.076,20 mil m² durante 30 anos. Talvez esse seja o motivo que tenha levado a empresa a não conceder à Universidade a utilização total do terreno.

Na área do comodato em posse da UNICAMP, o problema visual identificado pela construção do muro entre o CERECAMP e os demais prédios históricos se repetia. Após a reintegração de posse executada em 2003 pela Universidade, foram colocadas cercas de proteção entre a estação e o armazém para impedir invasões (figuras 95, 96 e 97). Entretanto, até o final de 2016 não existiam cercas entre a estação e o armazém. A barreira visual era representada apenas pela delimitação da área do comodato. Assim como no caso da SELJ, a atuação dos vigilantes se limitou especificamente à área que pertencia à Universidade.

Figura 95: Cercas de proteção na área administrada pela UNICAMP em 2006.



Fonte: acervo CIS – Guanabara.

Figura 96: Barreira visível entre a área da UNICAMP e a vila ferroviária em 2016.



Fonte: acervo da autora.

Figura 97: Cercas de proteção entre a estação e o departamento de linha em 2016.



Fonte: acervo da autora.

A partir de 2006, período em que a área de 103.886,48 mil m² passou a ser propriedade do IPEP, não houve ações a favor da preservação dos bens ferroviários; pelo contrário, a empresa travou um conflito com os moradores que ocupavam as casas de forma regular ou irregular. Como consequência, o problema social entre os moradores e a empresa interferiu na gestão do projeto cultural da Universidade,

já que o fato da empresa não realizar a manutenção na área que lhe pertencia e que estava ao lado da estação e do armazém, permitiu a proliferação de escorpiões, mosquitos *aedes aegypti* (vetor da dengue) e, sobretudo, que os prédios fossem utilizados para o consumo de entorpecentes (SILVA, 2017).

A venda da área, realizada pelo governo estadual para o IPEP mesmo com a UNICAMP tendo a concessão de dois prédios existentes no conjunto, despertou incertezas quanto ao futuro do projeto cultural após o comodato. Cabe destacar que a Universidade passou por crises financeiras para implantação do centro cultural, se preocupou não só com as famílias que ocupavam a estação e o armazém, mas também com aquelas que residiam na área do conjunto ferroviário em condições precárias, além de ter executado a reabilitação dos prédios. Desde 2006, quando o projeto foi inaugurado, a Universidade investiu em recursos profissionais e financeiros para a realização das atividades culturais. Diferentemente da gestão exercida pela SELJ, o projeto cultural possui um acervo histórico, desde sua inauguração, composto por documentos, registros fotográficos, hemeroteca, propostas de restauro e relatórios com todas as atividades.

Em 2008, após a reabilitação, o evento de abertura da estação contou com a participação dos ex-ferroviários que residiam na antiga vila. De acordo com as entrevistas concedidas ao **Jornal da UNICAMP**, os ex-funcionários parabenizaram a Universidade pela ação realizada na estação e no armazém, pois anteriormente os prédios estavam abandonados e completamente descaracterizados (SUGIMOTO, 2008). O impacto do projeto não se limitou às estruturas físicas, mas se estendeu ao ambiente urbano. Antes da implantação do projeto era comum ocorrerem roubos e furtos na Rua Mário Siqueira, onde os prédios de operação e manutenção ferroviária estão localizados. Porém, com a implantação do CIS – Guanabara, esse número diminuiu e houve uma valorização dos imóveis comerciais e residenciais nas proximidades (SILVA, 2017).

Em 2016, era de conhecimento do coordenador do projeto cultural as atividades realizadas na área esportiva, mas não existia nenhum contato ou vínculo com os gestores do CERECAMP. Ademais, o coordenador também possuía conhecimento de que o IPEP havia vendido a área para outra empresa, pois a presença da mesma havia sido sentida a nível territorial por meio da desocupação das casas, demolições e limpeza do terreno. No entanto, não houve nenhum diálogo com os representantes do CIS – Guanabara (SILVA, 2017).

A empresa responsável pela área de 103.886,48 mil m² existentes no conjunto ferroviário considerou adequado o uso atribuído pela Universidade tanto para a estação quanto para o armazém; porém, como se tratava de uma área privada, era necessário o pagamento de impostos, ação que não estava sendo executada pela UNICAMP. Dessa forma, uma das condições para permanência das atividades na estação e no armazém seria mediante o pagamento dos tributos mensais ao município (no valor de R\$180 mil), ou por meio da obtenção de isenções fiscais. Isso porque, quando a empresa adquiriu a área, foi necessário quitar a dívida acumulada pela Universidade (valor de aproximadamente R\$2 milhões).⁶⁹ Entretanto, o grupo pretende estabelecer uma parceria com a Prefeitura Municipal para atribuição de usos contemporâneos para os prédios tombados, os quais incluem a estação e o armazém, o que representa uma possibilidade de permanência do projeto cultural (GUIMARÃES, 2017).

Em entrevista, um dos sócios da empresa Leste, Otair Guimarães (2017), salientou que os únicos diálogos estabelecidos com a UNICAMP foram para notificação sobre a propriedade e cobrança dos impostos. Ademais, o mesmo destacou que até 2016 os representantes da Universidade “ainda não haviam apresentado interesse em permanecer na área. Porém, isso seria resolvido juntamente com a prefeitura”. A incerteza quanto à utilização da estação e do armazém após o fim do comodato, constituiu um problema de propriedade e gestão que até o final do ano de 2016 ainda não havia sido solucionado. O coordenador do CIS – Guanabara não possuía conhecimento sobre a empresa que tinha adquirido a área e, em contrapartida, a Leste alegou que a Universidade foi notificada sobre a propriedade e pagamento dos impostos. Esses aspectos representam ruídos na comunicação entre ambas as partes e um confronto entre às fontes orais.

As dificuldades enfrentadas na gestão da empresa Leste estavam relacionadas ao processo de tramitação do projeto urbanístico para a área no órgão de preservação, pois até que a proposta fosse aprovada os representantes não poderiam realizar intervenções arquitetônicas no local. No entanto, havia um custo fixo para

⁶⁹ Conforme a 11ª cláusula do comodato firmado entre a Universidade e a FEPASA “caberá a UNICAMP a totalidade dos impostos e taxas federais, estaduais e municipais que incidem ou venham a incidir, bem como dos prêmios dos seguros que a FEPASA, julgar necessários para a defesa do seu patrimônio. Além do pagamento das despesas relativas à limpeza, força e luz, água e esgoto” (FEPASA, 1990, p. 4). Esse documento encontra-se anexado no final do trabalho.

manter o espaço limpo, evitar a proliferação de animais peçonhentos e possíveis invasores (GUIMARÃES, 2017).

Para evitar ocupações irregulares os proprietários fecharam o acesso à vila ferroviária. Como consequência, assim como nos casos anteriores, foram construídas barreiras visíveis que impediam a leitura do conjunto (conforme as figura 98 e 99). Os representantes da empresa Leste não possuíam contatos com os coordenadores do CERECAMP e o vínculo com a Universidade se limitou apenas às notificações sobre a propriedade e pagamentos dos impostos.

Figura 98: Muro que impedia o acesso à vila ferroviária em 2016.



Fonte: acervo da autora.

Figura 99: Entrada da vila ferroviária em 2016.



Fonte: acervo da autora.

O problema social que persistiu durante anos na vila ferroviária teve início na década de 80, quando a desativação dos imóveis resultou na marginalização da área. Como consequência, alguns moradores das casas existentes na vila deixaram o local, o que permitiu a ocupação irregular e as primeiras descaracterizações. A ausência de um documento que comprovasse não apenas o vínculo com as empresas ferroviárias que exerceram atividades operacionais no conjunto – Mogiana e FEPASA –, mas que também assegurasse o uso vitalício das casas como moradia, constituiu a raiz do problema. Ao inserir a área no pacote de privatização, a FEPASA não se preocupou com as famílias que residiam na vila. O Plano Diretor de Campinas de 1996 ao evidenciar que os recursos financeiros do Fundo Municipal de Gestão Urbana destinam-se a programas e projetos de reabilitação do patrimônio histórico, vinculados à habitação de interesse social poderia ter sido aplicado no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara. De forma complementar, o artigo 182, inciso 2º da Constituição Federal de 1988 reitera que: “a propriedade cumpre sua função social

quando atende às exigências de ordenação da cidade expressas no plano diretor” (BRASIL, 1988). Caso o Fundo Municipal de Gestão Urbana fosse aplicado ao conjunto, conseqüentemente a ação se estenderia à vila, através da declaração de Zona Especial de Interesse Social – ZEIS⁷⁰ e de utilidade pública ou função social, a fim de preservar as edificações e manter os moradores. A partir do perfil socioeconômico de cada uma das famílias, programas habitacionais como o “Locação Social”⁷¹ ou “Minha Casa Minha Vida”⁷² poderiam ter sido aplicados ao conjunto. Em síntese, a venda mediante a permanência dos moradores da vila seria uma possibilidade, mas a mesma não foi executada.

O imbróglio ocasionado pela renovação urbana possui relação direta com a propriedade e gestão. É inviável fechar os olhos e atribuir todas as responsabilidades à atuação das empresas privadas (IPEP e Leste), pois o fato se consolidou pela ausência de diretrizes e manutenção por parte do governo na figura da FEPASA (1971 – 1996), CPA (1996 - 2000) e CPOS (2000 – 2006). A própria postura do governo ao se atentar unicamente para os valores econômicos da área evidencia um distanciamento entre a teoria sobre o patrimônio industrial ferroviário inserido na escala urbana com as ações realizadas na prática; isso porque os problemas mencionados retratam o descaso e a ausência de uma leitura das estruturas edificadas como bens patrimoniais por parte da gestão estadual.

Neste caso foi possível certificar a inexistência de articulação entre os agentes sociais que comumente utilizam o antigo Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara; logo, constataram-se apenas ações isoladas por parte de cada um dos protagonistas envolvidos no processo de reutilização.

⁷⁰ As Zonas de Interesse Social – ZEIS “são porções do território destinadas, à recuperação urbanística, à regularização fundiária e produção de Habitação de Interesse Social – HIS ou do Mercado Popular – HMP [...] incluindo a recuperação de imóveis degradados, a provisão de equipamentos sociais e culturais, espaços públicos, serviço e comércio de caráter local” (SÃO PAULO, 2002, artigo 171).

⁷¹ O programa de Locação Social foi criado pela Prefeitura de São Paulo em 2002 e “tem como objetivo ampliar as formas de acesso à moradia para a população de baixa renda, que não tenha possibilidade de participar de programas de financiamento para aquisição de imóveis, através da oferta em locação social de unidades habitacionais já construídas” (SÃO PAULO, 2002, Resolução CFMF nº 23).

⁷² O programa Minha Casa Minha Vida foi criado pelo Governo Federal brasileiro em março de 2009 com o objetivo de criar ferramentas de incentivo à produção e a aquisição de unidades habitacionais por parte das famílias de baixa renda (NASCIMENTO e TOSTES, 2011).

3.4. Desdobramentos práticos das políticas patrimoniais e urbanísticas

Compreender a história do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara de forma articulada e as diferentes ações desenvolvidas pelos agentes sociais permitiram avaliar a aplicabilidade tanto da proteção patrimonial e urbanística, quanto dos exemplos identificados no exterior. Essa reflexão foi essencial para a análise prática da relação existente entre o conjunto e a cidade de Campinas.

Embora o tombamento tenha sido realizado em 2004, reitera-se que a publicação no Diário Oficial deixou subentendida quais foram os bens patrimoniais incluídos ou excluídos do processo. Somente em 2009, com a Diretriz para Regulamentação do tombamento o órgão destacou os prédios e a área contemplada na proteção patrimonial. A postura do CONDEPACC ao tomar a área da antiga Companhia Mogiana e desconsiderar o antigo Esporte Clube, o barracão de solda e as 47 casas existentes, permitiu a demolição das moradias que não eram tombadas, por parte do IPEP e da empresa Leste. Se o CONDEPACC não foi capaz de identificar valores históricos, arquitetônicos, urbanos e sociais nas casas, o que levaria as empresas privadas com interesses comerciais a manter as moradias de origem ferroviária?

Não se trata de defender a atuação das empresas ao eliminar as casas. Pelo contrário, acredita-se que mesmo não sendo bens protegidos com a aplicação do tombamento, as demolições poderiam ter sido evitadas. Entretanto não basta exclusivamente criticar a iniciativa privada quando o órgão de proteção municipal poderia ter feito algo para impedir a demolição e não fez. As casas demolidas (que podem ser identificadas nas figuras 100, 101 e 102) possuíam os mesmos valores e técnicas construtivas que as casas tombadas (vide apêndice 6.2). Além dos atributos arquitetônicos e urbanísticos, no cenário contemporâneo, as vilas ferroviárias representam os testemunhos das relações trabalhistas e sociais (INOUE, 2015). Esse exemplo pode ser utilizado como um alerta sobre as consequências ocasionadas pela desarticulação da política patrimonial.

Figura 100: Casa edificada pela Companhia Mogiana e demolida em 2016 (a).



Fonte: acervo da autora.

Figura 101: Casa edificada pela Companhia Mogiana e demolida em 2016 (b).



Fonte: acervo da autora.

Figura 102: Casa edificada pela Companhia Mogiana e demolida em 2016 (c).



Fonte: acervo da autora.

Diante disso, cabe ressaltar que a legislação patrimonial caracterizada pelo tombamento do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara possui relação direta com a política urbana. As normas de zoneamento existentes na cidade intensificaram a relação entre os instrumentos patrimoniais e urbanísticos, aspecto positivo do ponto de vista da gestão e da preservação (conforme discutido no capítulo 2).

A área tombada pelo CONDEPACC foi inserida na zona 18, caracterizada por usos e ocupações definidos por estudos pormenorizados. Porém, as casas inseridas no tombamento não foram incluídas na delimitação do conjunto presente no zoneamento. As moradias foram inseridas de forma isolada na zona 3, designadas para usos institucionais, habitacionais, de serviços domiciliares, recreativos e esportivos. Todavia, no final de 2016, com a alteração no zoneamento da área, as casas existentes na antiga vila ferroviária foram inseridas no conjunto, mas a zona foi substituída da 18 para a 3. Essa modificação foi realizada após a aquisição do complexo de edifícios pela Leste Real Estate e a desocupação das casas, o que pode estar relacionado com o projeto de reutilização da empresa proprietária pela área. Como identificado, o CERECAMP, foi contemplado no zoneamento de forma isolada e inserido tanto na zona 18 quanto na zona 3. Essas considerações expressam que o Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara não foi compreendido de forma articulada na política urbana.

Ainda que se tratasse de uma área privatizada a partir de 2006, a atuação do poder público foi mínima para reverter os problemas sociais que acometeram o local por mais de 13 anos. Cabe recordar, que em 2003, a prefeitura auxiliou a UNICAMP no processo de obtenção das casas junto à CDHU. Posteriormente, em 2007, os representantes do IPEP se reuniram com o prefeito e algumas Secretarias, mas

nada foi executado. Entre 2011 e 2012 os representantes da Secretaria de Habitação de Campinas tentaram alertar os moradores da vila sobre a importância de se cadastrarem junto à COHAB. Em 2016 ocorreu a desocupação das casas e a partir disso foi criada a Comissão de Representação na Câmara Municipal. Contudo, apesar dos problemas constatados, não há como eliminar a relação existente entre o conjunto e a cidade, pois se a proteção patrimonial (caracterizada pelo tombamento) e os instrumentos urbanísticos (zoneamento) não contemplassem os imóveis, possivelmente os mesmos não existiriam.

À vista disso, foi necessário refletir sobre estratégias que fossem além da proteção patrimonial e da política urbana e, ao mesmo tempo, respeitassem as mesmas. Observar no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara alguns prédios reabilitados, outros degradados, além de cercas de proteção e muros viabilizou a identificação de práticas de preservação e usos dos conjuntos históricos por agentes sociais. Os exemplos desenvolvidos no exterior e incluídos na pesquisa demonstram possibilidades que podem ser reformuladas e aplicadas ao Conjunto Ferroviário Estação Guanabara.

A forma com que a reabilitação e a reutilização foram executadas no Programa Vias Verdes, no Parque Victoria Kant e no Conjunto Histórico de *Villanueva del Río y Minas* ressaltam a importância dos novos usos atenderem as necessidades contemporâneas. Essa ação poderia ser adotada pelos gestores existentes no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara juntamente com a elaboração de estratégias de difusão com ênfase no agrupamento de bens relacionados entre si e não na reutilização isolada. Como um viés de mão dupla, as ações de reuso e difusão poderiam resgatar a memória ferroviária, atender as demandas sociais dos moradores do bairro e simultaneamente fazer com que a comunidade se identificasse com o patrimônio. Além da atuação dos agentes sociais que possuem a titularidade da gestão, essas ações poderiam contar com a participação do poder público municipal, universidades, órgãos de preservação e associações ferroviárias.

Portanto, não nos compete atribuir usos, apenas apresentar como a reabilitação, a reutilização e a difusão patrimonial podem alcançar resultados positivos, de modo a conceder um novo ciclo de vida ao Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara de forma íntegra. Cabe recordar que a objetivo geral da pesquisa foi compreender os usos existentes no complexo de edifícios e não propô-los ao final do trabalho.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa pesquisa, além de compreender os usos existentes no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara, permitiu identificar a relação entre as políticas patrimoniais e urbanas que contemplaram a área, o estado de conservação de cada um dos prédios, a atuação dos gestores responsáveis pelos bens estudados e algumas estratégias de conservação identificadas no exterior. Ao final do trabalho, constataram-se **sete** tipos de desarticulação que ofuscam a leitura contemporânea do conjunto. Diante disso, cabe ressaltar as consequências e algumas práticas capazes de reverter os problemas identificados.

A primeira delas se refere à fragmentação da **propriedade**. Em 1971, a área que pertencia a Mogiana passou a ser patrimônio da FEPASA. Como consequência disso, em 1985, a empresa atribuiu tratamento diferenciado ao antigo Esporte Clube Mogiana. Posteriormente, em 1990, a UNICAMP obteve o comodato da estação e do armazém. Como mencionado, a área (que não incluía o campo de futebol) foi vendida para o IPEP em 2006 e dessa empresa para o grupo Leste Real Estate em 2015. Até o final de 2016, os bens existentes no local eram geridos por três agentes sociais: Leste Real Estate (departamento de linha, depósito e arquivo, oficina, posto de truque, barracão e a vila ferroviária), Governo do Estado de São Paulo (antigo Esporte Clube) e UNICAMP (estação e armazém).

O imbróglio ocasionado pelo desmembramento da propriedade tornou a preservação delicada e fez com que a atuação dos agentes sociais se restringisse à área **administrada** por cada um deles. Embora seja uma consequência da fragmentação da propriedade, o problema não recai sobre a privatização do conjunto, mas a ausência de diálogos entre os gestores. Assim como um efeito dominó, as consequências da falta de interação entre os agentes sociais foram identificadas no território – o que configurou a desarticulação **visual** representada por muros, paredes e barreiras.

Ainda que não seja possível reverter à divisão da propriedade, é possível inibir a desarticulação administrativa e visual por meio de diálogos entre os agentes sociais. Os coordenadores e representantes do CIS – Guanabara, SELJ e Leste Real Estate poderiam desenvolver parcerias e ações integradas, de modo a ressaltar os elementos existentes no conjunto harmonicamente. Para isso, é fundamental que os próprios gestores reconheçam a história, o significado e os valores arquitetônicos,

culturais, sociais, urbanos, simbólicos e patrimoniais do conjunto formado pela antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro no bairro Guanabara. Em outras palavras, os gestores devem tratar o complexo de edifícios como patrimônio industrial ferroviário e interpretá-lo à luz do conceito de patrimônio ambiental urbano, ou seja, como um local carregado de significados, capaz de evocar a memória e despertar sensações afetivas (cf. MENESES, 1978). Entre as diferentes possibilidades para abordagem e valorização patrimonial, evidenciam-se estratégias de difusão (elaboração de vídeos, folders e cartilhas), programas para a conservação integrada e projetos sociais que ressaltem a história ferroviária do conjunto desfragmentado. A comunicação entre os protagonistas poderia contribuir para que as barreiras visíveis fossem eliminadas. Neste caso, a inexistência de novas edificações na área constitui um aspecto positivo para equacionar o problema visual.

Dentro dessas considerações, outro tipo de desarticulação foi constatada no **espaço físico** e caracterizada pela ausência da via permanente que delimitava a operacionalização do sistema ferroviário no conjunto. A importância dos trilhos antecede a aquisição do terreno pela Mogiana, pois a empresa já exercia influência territorial sobre a área. A concessão de parte da fazenda Chapadão, pelo Barão de Itapura em 1891, permitiu que fossem implantados prédios de operação e manutenção ferroviária, além de moradias e uma área esportiva. Porém, no final de 2016 não havia nenhum resquício das 13 linhas que um dia existiram. Cabe mencionar que 6 delas estavam na área administrada pela UNICAMP. Ainda que a retirada dos trilhos tenha sido anterior à reintegração de posse realizada pela Universidade em 2003, nenhuma estratégia foi adotada para assegurar a representação visual; pelo contrário a área do leito férreo foi utilizada como estacionamento do CIS – Guanabara. Entre as diferentes possibilidades para reverter o problema, ressalta-se a elaboração de sinalização interpretativa, pois a via permanente originou o surgimento de todas as infraestruturas que existiram e dos vestígios que ainda existem no conjunto.

Durante a análise do processo de tombamento, também não foi possível identificar menção aos trilhos. A ênfase na política patrimonial recaiu sobre os 29 bens edificados (estação, armazém, departamento de linha, posto de truque, depósito e arquivo, oficina mecânica e sobre as 23 casas existentes na vila) e a uma parte da área que pertenceu a Mogiana. O impasse na caracterização do conjunto resultou na desarticulação **patrimonial**. Durante a análise do processo não foi possível identificar as justificativas que fundamentaram a decisão do Conselho em excluir

determinadas estruturas. Esse processo de desarticulação pode ser identificado visualmente nas figuras históricas que retratam a área antes (figura 103) e depois (figuras 104 e 105) da aplicação do tombamento. A vila ferroviária pode ser observada de forma íntegra nas figuras 103 e 104, porém na última é possível identificar apenas alguns remanescentes – especificamente as 23 casas incluídas na proteção patrimonial. Em síntese, as imagens de satélite testemunham o processo de degradação da área e a ausência da leitura do conjunto ferroviário como patrimônio ambiental urbano da cidade de Campinas.

Figura 103: Área do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em 05/04/2002 (a).



Figura 104: Área do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em 03/07/2009 (b).



Figura 105: Área do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em 08/12/2016 (c).



Fonte: Google Earth, 2017.

Se por um lado a partir de 1964 a percepção de espaço foi considerada, indissociável do conceito de bens a serem protegidos (ICOMOS, 1964; OEA, 1967), na prática o tombamento da “Área e Prédios da antiga Companhia Mogiana” comprovou o contrário ao excluir determinadas edificações inseridas na área tombada. Entre as possibilidades para reverter os problemas, menciona-se a inclusão do baracão de solda e do Esporte Clube Mogiana no processo de tombamento da área. Apesar dos bens edificadas existentes no conjunto não serem do mesmo período, existe uma relação sinérgica entre os elementos criados pela mesma empresa dentro da óptica ferroviária. Ao se tratar do tombamento de conjuntos ferroviários, se faz necessário que as decisões patrimoniais sejam justificadas tanto para seleção quanto para a exclusão de determinados elementos a fim de que sejam evitadas desarticulações.

Ainda no que se refere à análise do processo de tombamento, refletir sobre a sistematização dos conjuntos dentro das Cartas Patrimoniais permitiu identificar um distanciamento entre a teoria e a prática. Isso porque a definição contemporânea de conjunto deve incluir não apenas as unidades edificadas com valores históricos, arquitetônicos e culturais, mas o ambiente (entorno), o significado e o espírito do lugar. Porém, no caso estudado, o entorno não foi interpretado pelo CONDEPACC como elemento complementar ao conjunto. Ademais, no processo de tombamento não houve menção à via permanente, a qual poderia ter sido mencionada como vestígio material. Para evitar que isso aconteça no tombamento do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em nível estadual pelo CONDEPHAAT ou até mesmo em outros complexos de edifícios de origem ferroviária os órgãos de preservação devem se atentar não apenas para as estruturas edificadas, mas para a delimitação precisa da área, além de considerarem o ambiente (entorno), o significado, os elementos que compõem o espírito do lugar e os vestígios materiais e móveis.

Como resultado da proteção patrimonial, foi possível identificar uma desarticulação da **política urbana** que contempla o conjunto, assinalada pelo zoneamento da cidade, pois o instrumento não contemplou o Esporte Clube Mogiana. Todavia, a inclusão da área esportiva no processo de tombamento resultaria na alteração do zoneamento e conseqüentemente inibiria a desarticulação do conjunto sob o viés urbano, pois ambos os elementos estão na zona 3. Isso demonstra a relação direta entre a política de preservação e o planejamento urbano, uma vez que foi possível certificar as diretrizes de uso e ocupação da área tombada e em estudo para o tom-

bamento. No entanto, como certificado ao longo da pesquisa à participação da Prefeitura Municipal no processo de reutilização foi mínima e pontual para solucionar os problemas na área. De forma prática recomendam-se vínculos, parcerias e ações integradas entre os agentes sociais e a poder público de forma mais intensa. Ademais, espera-se que a Prefeitura da Campinas auxilie a UNICAMP com a renovação do comodato para que o projeto cultural possa nutrir cada vez mais os cidadãos campineiros com cultura, arte e cidadania.

No que tange aos **diferentes níveis de conservação**, cabe mencionar que os mesmos expressam ações isoladas e a ausência de políticas continuadas de gestão. Cada um dos três protagonistas envolvidos no processo possuíam atos específicos. Mesmo com as dificuldades financeiras enfrentadas pela SELJ e o precário estado de conservação das arquibancadas, o fato da área esportiva permanecer com o uso original demonstra uma ação a favor da preservação, que somente faz sentido para aqueles que conhecem a história do antigo Esporte Clube Mogiana. A gestão da empresa Leste se caracterizou pelo trabalho social, limpeza da área e pela possibilidade da reinserção dos prédios que estavam em alto nível de degradação ao tecido urbano. Em contrapartida, o projeto da empresa excluiu os moradores que residiam na vila, postura que não é defendida dentro do conceito de patrimônio ambiental urbano e tampouco nos preceitos de reutilização abordados nesse trabalho. Por fim, a gestão da UNICAMP, se sobressaiu entre as demais não exclusivamente pela reabilitação e reutilização, mas pelo trabalho social realizado com as famílias que ocupavam os prédios de forma irregular, pelo planejamento das atividades realizadas e, sobretudo, pela política continuada de gestão identificada exclusivamente nesse caso.

A análise do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara respaldada na bibliografia nacional e internacional e no estudo sobre as ações e práticas desenvolvidas pelos agentes sociais comprovaram a hipótese da pesquisa. A reabilitação e a reutilização foram capazes de reinserir bens outrora abandonados ao tecido urbano contemporâneo. Embora a estratégia tenha se limitado exclusivamente à estação e ao armazém, foi possível certificar que a reabilitação, fundamentada nos princípios de restauro (com ênfase para a reversibilidade, a distinguibilidade, a mínima intervenção e a compatibilidade de técnicas e materiais (cf. KÜHL, 2008)), somada ao reuso social e às políticas continuadas de gestão, pode ser aplicada aos demais prédios existentes no conjunto. A execução dessas práticas é capaz de reverter os

diferentes níveis de conservação dos prédios, reinserir os bens à vida cotidiana da cidade, fomentar uma releitura da percepção de conjunto de modo íntegro e simultaneamente contribuir para a preservação e valorização patrimonial. Todavia, essas considerações serão executadas somente quando existir uma gestão continuada que se preocupe com a conservação dos bens industriais ferroviários e os considere como patrimônio ambiental urbano.

Portanto, as variáveis e as estratégias mencionadas para reverter às diferentes desarticulações no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara podem ser identificadas e aplicadas em contextos similares. No caso estudado, a concepção de conjunto sistêmico formado por elementos de origem ferroviária, relacionados entre si, limitou-se ao período em que a área era administrada pela Companhia Mogiana. A reabilitação, a reutilização e a existência de políticas continuadas de gestão que dialoguem com os agentes sociais demonstram novos caminhos e possibilidades para a preservação de conjuntos industriais ferroviários. Como destaca Álvarez Areces (2011, p. 36) “*son los nuevos proyectos con viejas estructuras que dan futuro a nuestro pasado y crean los territorios inteligentes*”.⁷³

⁷³ Conforme Álvarez Areces (2011, p. 36) “são os novos projetos em velhas estruturas que concedem futuro ao nosso passado e criam territórios inteligentes” (tradução nossa).

5. REFERÊNCIAS

5.1. Bibliográficas

ABRAHÃO, Fernando Antônio; GATTI, Gilberto. Interesses vinculados: diálogos entre sociedade e arquivos na preservação de monumentos históricos de Campinas. In: **Objeto Patrimônio: I Fórum de Pesquisas sobre o Patrimônio Cultural Campineiro**. Campinas, 2013.

AB' SÁBER, Aziz Nacib. Geografia e planejamento. **Revista de História**. São Paulo. volume 39, nº 80, p. 259-271, 1969.

AGUIAR, Leila Biachi; CHUVA, Márcia Regina Romeiro. Institucionalização das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil e na Argentina e suas relações com as atividades turísticas. **Revista Antíteses**, v. 7, n. 14, p. 68-94, jul - dez. 2014.

AGUILAR CIVERA, Inmaculada. Propuestas y criterios para la conservación del patrimonio arquitectónico industrial. **ABACO – Revista de cultura y ciencia sociales**. Arqueología industrial. Testimonios de la Memoria, número 70, 2011.

ALBA DORADO, María Isabel. Paisajes de la Memoria. Hacia una definición del paisaje industrial como paisaje cultural. **Actas V congreso conservación del patrimonio industrial y de la obra pública en España**. TICCIH - España. El Ferrol (Espanha), 2009.

ALFREY, Judith; PUTNAM, Tim. **The industrial heritage: managing resources and uses**. London. New York: Routledge, 1992.

ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel. Conservación y Restauración del Patrimonio Industrial en el ámbito internacional. **Arquitectura Industrial Restauración y conservación en tiempos de crisis**. Ed. 2ª, volume 4, nº 70, 2011.

_____. Patrimonio Industrial, Paisajes y Desarrollo. **Revista Internacional de Ciencias Sociales ÁREAS**. El patrimonio industrial, el legado material de la historia económica, nº29, 2010.

ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel; MARROQUÍN, Víctor González. Aportaciones y experiencias acerca del patrimonio en Asturias. Mapa de Recursos del Patrimonio Industrial. In: **Patrimonio Industrial: lugares de la memoria proyectos de reutilización en industrias culturales, turismo y museos**. INCUNA. Asociación de Arqueología Industrial. Colección. “Los ojos de la memoria”, volume 2. Gijón (Espanha), 2002.

ALVES, Jorge Fernandes. Patrimônio industrial, educação e investigação – a propósito da Rota do Patrimônio Industrial do Vale do Ave. **Revista da Faculdade de Letras HISTÓRIA**. Porto (Portugal), volume 5, p. 251-256, 2004. Disponível em: <<http://www.rcaap.pt/detail.jsp?id=oai:repositorio-aberto.up.pt:10216/7772>> Acesso em 15 de set. de 2015.

ANUNZIATA, Antônio Henrique; SCARPELINE, Rosaelena, SCARABELLI, Patrícia. Cronologia histórica e documentada da Estação Guanabara (1872-2007). TOGNON, Marcos. **Proposta de Restauro 2007 – 2009. Fase 1**. UNICAMP, 2007.

ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

ARANTES, Antônio Augusto. O patrimônio cultural e seus usos: a dimensão urbana. **Habitus**, Goiânia, volume 4, número1, p. 425-435, jan/jul. 2006.

ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos. **A cidade do pensamento único**. Petrópolis: Velozes, 2011.

BALLART HERNÁNDEZ, Joseph. **El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso**. Barcelona: Ariel, 2007.

BARBUY, Heloisa. A conformação dos ecomuseus: elementos para compreensão e análise. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, volume 3, p. 209-236 jan/dez. 1995.

BARDESE, Cristiane Ikedo. **Patrimônio edificado, preservação e requalificação: o caso do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela**. Dissertação (mestrado) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2011.

BELTRÁN, Lina Constanza. Las antiguas redes ferroviarias y su recuperación para impulsar el desarrollo local. **Revista de estudios sobre patrimonio cultural – APUNTES**. Bogotá (Colombia), volume 24, n.1, 2011.

BENFATTI, Denio Munia. Patrimônio ferroviário e política pública. **Revista Oculum**. p. 141 a 147, 2002.

BENITO DEL POZO, Paz. Patrimonio industrial y cultura del territorio. **Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles**. nº 7, p. 59-70. Disponível em: http://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/dms/mecd/cultura-mecd/areas-cultura/patrimonio/mc/bienes culturales/n-7/capitulos/11-Nuevo_concepto.pdf. Acesso em 12 nov. 2016.

BIEL IBÁÑEZ, María Pilar; CUETO ALONSO, Gerardo. (coord.). **100 elementos del Patrimonio Industrial en España**. Zaragoza: TICCIH España. Editoria CICEES e Instituto del Patrimonio Cultural de España, 2011.

BRAGHIROLI, Ângelo. Patrimonio Industrial en Brasil. **DeArq**. Bogotá (Colombia), p. 158-171, jul. 2010.

BUSTAMENTE, Leonel Pérez; REBOLLEDO, María Dolores e CONTRERAS, Rodrigo Sanhueza. El patrimonio industrial en la estimulación del desarrollo: Intervenciones y revitalización urbana em Lota Alto (1997-2000). **Revista Urbano**. Universidade de Concepción (Chile), p. 9-18, 2004.

CALDERÓN, Basilio; VALDEPEÑAS, Henar Pascual. El lugar del patrimonio industrial en los procesos de transformación urbana: de la ruina a la explotación de las reliquias fabriles en Valladolid. **Ería – Revista cuatrimestral de Geografía**, número 72, p. 55-73, 2007.

CANO SANCHIZ, Juan Manuel Arqueólogos en la Fábrica. Breve recorrido por la historiografía de la Arqueología Industrial. **Spal. Revista de Prehistoria y Arqueología**, volume 16, p. 53-67, 2007.

_____. El Complejo FEPASA en Jundiaí (São Paulo, Brasil): de la Arqueología a la rentabilización social. **Anais da VII Semana Nacional de Museus na UNIFAL-MG**. Alfenas: Museu da Memória e Patrimônio da Universidade Federal de Alfenas, 2015.

CASANELLES RAHÓLA, Eusebi. Nuevo concepto de Patrimonio Industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional. **Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español**. Disponível em: http://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/dms/mecd/cultura-mecd/areas-cultura/patrimonio/mc/bienes culturales/n-7/capitulos/11-Nuevo_concepto.pdf. Acesso: 05 jan. 2017.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. CERQUEIRA, Letícia Mourão. Políticas urbanas e de preservação: os casos de Diamantina e Tiradentes. **XII Encontro Nacional da ANPUR**. Integração Sul-americana, fronteiras e desenvolvimento urbano e regional. Belém: ANPUR, 2007.

_____. Intervenções sobre o patrimônio urbano: modelos e perspectivas. In: **Cidade, planejamento e gestão urbana: história das idéias, das práticas e das representações**. Anais do X Encontro Nacional da ANPUR. Belo Horizonte: 2003.

_____. **Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos**. São Paulo: Annablume, 2009.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues; SOUKEF, Antônio Junior. Patrimônio ferroviário: gestão de bens imóveis. **I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural. Sistema Nacional do Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão**. Minas Gerais: Ouro Preto, 2009.

CIS – GUANABARA. **Centro de Inclusão e Integração Social da Estação Guanabara**, 2017. Disponível: <http://www.cisguanabara.UNICAMP.br/>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

CERQUEIRA, Letícia Mourão. **Patrimônio cultural, políticas urbanas e de preservação: os casos de Diamantina e Tiradentes**. Dissertação (mestrado) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Minas Gerais, Minas Gerais, 2006.

CORDEIRO, José Manuel Lopes. Desindustrialização e Salvaguarda do Patrimônio Industrial: problema ou oportunidade? **OCULUM ENSAIOS**. Campinas, p. 154-165, janeiro/junho, 2011.

CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO. **Plan Nacional de Patrimonio Industrial**. Actualización marzo de 2011. Disponible en: http://ipce.mcu.es/pdfs/PN_PATRIMONIO_INDUSTRIAL.pdf. Acceso: 15 de dez. 2016.

COSTA, Pablo Reis **Os espaços ferroviários de Campinas: (RE) leituras contemporâneas**. Dissertação (mestrado) em Arquitetura e Urbanismo. Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2010.

CRISPIM, Felipe Bueno. **Entre a Geografia e o Patrimônio, estudo das ações de preservação das paisagens paulistas pelo CONDEPHAAT (1969-1989)**. Dissertação (mestrado) – Curso de História. Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2014.

CRUZ PÉREZ, Maria Linarejos; ECHANIZ ESPAÑOL, Ignacio. **El paisaje: de la percepción a la gestión**. Liteam: Madrid, 2009.

CRUZ PÉREZ, Maria Linarejos. El ferrocarril y los poblados ferroviarios en el contexto actual del patrimonio industrial y cultural. **Historia de los poblados ferroviarios en España**. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Consejería de Obras Públicas y Transporte, 2005.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Ed.da UNESP, 2001.

CUÉLLAR VILLAR, Domingos; JIMÉNEZ VEGA, Miguel.; POLO MURIEL, Francisco (coord.). **Historia de los poblados ferroviarios en España**. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Consejería de Obras Públicas y Transporte, 2005.

CUNHA, Claudia dos Reis. **Restauração: diálogos teoria e prática no Brasil e nas experiências do IPHAN**. Tese (doutorado) em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2010.

DEZAN, Waldir Vilalva. **A implantação de uma modernidade: o processo de verticalização da área central de Campinas**. Dissertação (mestrado) – Curso de Engenharia Civil. Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Campinas, Campinas 2007.

FALCONER, Keith; JONES, Barrie (org.). Railway engineering works: the legacy. Niall Kirkwood. **Manufactured Sites: Rethinking the Post-Industrial Landscape**. Taylor y Francis Group, 2001.

FÁVERO, Leonice. **Relatório amigos do CERECAMP**. Documento interno da SELJ. Núcleo Esportivo Campinas, março, 2017.

_____. **Relatório Descritivo**. Documento interno da SELJ. Núcleo Esportivo Campinas I. . Documento interno da SELJ, março, 2016.

_____. **Relatório Inauguração da Reforma da Pista de Atletismo “Lei Paulista de Incentivo ao Esporte**. Núcleo Esportivo Campinas I. Documento interno da SELJ, agosto, 2016.

FERNÁNDEZ, Magda; BUSQUETS, Jaume. Paisajes industriales, difusión del patrimonio y nuevas necesidades formativas. **Estructuras y paisajes industriales. Proyectos socioculturales y turismo industrial**. Gijón, INCUNA, 2003.

FERRAZ, Marcelo; SUZUKI, Marcelo. BRASIL ARQUITETURA. **Projeto para implantação do Centro Cultural UNICAMP**. Estação Guanabara. São Paulo, 2001.

FERRARI, Mónica. El Ferrocarril Jujuy-La Quiaca. **Miradas al patrimonio industrial**. Buenos Aires: CEDODAL – Centro de Documentación de Arte y Arquitectura Latinoamericana, 2007.

_____. **Patrimônio Ferroviário en el Noroeste Argentino: La Línea Jujuy – La Quianca**. Tese (doutorado) – curso de História del Arte y Gestión Cultural en el Mundo Hispánico, Geografía, Historia e Filosofía. Universidade Pablo de Olavide, Sevilla, 2010.

_____. Paisaje y patrimonio en la línea ferroviario ‘Jujuy-La Quianca’. Una propuesta de reutilización para el desarrollo local. **Labor & Engenho**. Campinas (Brasil), volume 6, número 1, p.89-108, 2012. Disponível em: www.conpadre.org. Acesso: 18 de set. 2015.

FFE - Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Gerencia de Protección de Bienes Histórico-Ferrovíarios y Trenes Históricos. **Plan de identificación, protección y puesta en valor del patrimonio histórico cultural ferroviario**. Mayo de 2016.

FFE - Fundación de los Ferrocarriles Españoles. **Vías Verdes**. Disponível em: <http://www.viasverdes.com/principal.asp>. Acesso: 24 de nov. 2016.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. Patrimônio, cidade e política urbana. Hiatos e equívocos na legislação urbanística de São Paulo. **Arquitextos**. São Paulo, número 168.02, maio 2014. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.168/5219>>. Acesso em 10 de abril 2017.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro, Editora UFRJ - IPHAN, 1997.

FUNARI, Pedro Paulo Abreu; PELEGRINI, Sandra de Cássia. **Patrimônio Histórico e Cultural**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 2006.

GAIO, Daniel. A transferência do direito de construir e a efetiva proteção do patrimônio cultural e natural: alguns apontamentos sobre a experiência de Porto Alegre e Curitiba. Fernandes, Edésio; RUGANI, Jurema Marteleto (org.). **Cidade, memória e**

legislação: a preservação do patrimônio na perspectiva do direito urbanístico.
Belo Horizonte: IAB-MG, p. 81-932002.

GERALDES, Eduardo Simões. **Condições para a constituição de um patrimônio ambiental urbano. Proposta de focos qualitativos no centro de São Paulo.** Dissertação (mestrado) – curso de Geografia Humana. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha.** Formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

GONZÁLEZ – VARAS, Ignacio. Conservación de bienes culturales. Teoría, historia, principios y normas. Ediciones Cátedra, 6ª edição, Madrid, 2008.

GROMMONT, Ana Maria. Construção do Conceito de Patrimônio Histórico: Restauração e Cartas Patrimoniais. **PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural.** Universidad de La Laguna: España, volumen 4, número 3, p. 437-442, septiembre, 2006.

HERNÁNDEZ COLORADO, Arantxa, AIZPURÚA GIRÁLDEZ, Nerea e AYCART LUENGO, Carmen. **Desarrollo sostenible y empleo en las vías verdes.** Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Edición: 1ª edição. Fevereiro 2011.

IAPH. Instituto Andaluz del Patrimonio Historico. **Guía Paisaje Urbano de Sevilla.** Sevilla, 2015. Disponible: <
http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/gestion-informacion/GPHUS_guia_paisaje_urbano_sevilla_volumen_1.pdf>. Acceso en 10 de nov. 2016.

IPHAN. **Patrimônio Ferroviário.** Disponível em:
<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso: 10 de jul. 2016.

INOUE, Luciana Massami. Paisagem cultural ferroviária, patrimônio industrial e órgãos de preservação. **Anais do IV Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (ENANPARQ).** Porto Alegre, 2016. Disponível em: <https://enanparq2016.files.wordpress.com/2016/09/s29-04-inoue-l.pdf>. Acesso: 17 de abr. 2017.

ISUSI DURANA, Gonzalez Javier. Tratamiento técnico arquitectónico del Patrimonio Industrial Criterios de intervención. **Anais da I Jornadas sobre la Protección y Revaloración del Patrimonio Industrial.** Bilbao (Espanha), 1982.

JIMÉNEZ BARRIENTOS, Juan Carlos. El Patrimonio Industrial en Andalucía. **Jornadas Europeas de Patrimonio. El patrimonio Industrial en Andalucía.** España: Junta de Andalucía, 2001.

JUNTA DE ANDALUCÍA. Consejería de Fomento y Vivienda. **Foro de Arquitectura Industrial en Andalucía.** Disponível em:
<http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portal->

web/web/areas/arquitectura/texto/f2516404-7aba-11df-8e25-00163e67c14a. Acesso: 25 de fev. 2017.

JUNTA DE ANDALUCIA. Consejería de Vivienda y ordenación del territorio. **Dossier de prensa de la exposición Las Fabricas del Sur**, 2009. Disponível em: <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/68DE3BF9-4AA7-4F8A-9B10-FD5BC1A99129/82395/Dossierprensa.pdf>. Acesso: 24 de fev. de 2017.

KEMPTER, Eloísa Dezen. **O lugar do Patrimônio Industrial**. Tese (doutorado) em História. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê editorial/FAPESP, 1998.

_____. História e Ética na Conservação e na Restauração de Monumentos Históricos. **Revista CPC**. São Paulo, v.1, n.1, p. 16-40, abr. 2006.

_____. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia (SP): Ateliê Editorial, 2008.

_____. Patrimônio Industrial: algumas questões em aberto. **Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**. Universidade São Judas Tadeu. Número 03. 2010.

LARIVE LÓPEZ, Enrique; SOBRINO SIMAL, Julián. **La industrialización Sevillana Contemporánea**. 2012. Disponible en: <<http://sig.urbanismosevilla.org/Sevilla.art/SevLab/SevLABd2.html>>. Acesso em 10 en. 2017.

LEMONS, Carlos. **O que é patrimônio histórico**. 5ª edição, São Paulo: Brasiliense, 2004.

LESTE REAL STATE. <http://www.leste.com/pt/leste-real-estate/>. Acesso: 20 de abril 2017.

LINAREJOS CRUZ, María; POSSE FERNÁNDEZ, Dolores; HUMANES, Alberto; LA MATA; Ramón. El Plan Nacional de Patrimonio Industrial. Patrimonio Industrial. p. 43-51. **Lugares de la memoria: proyectos de reutilización en industrias culturales, turismo y museos**. Asociación de Arqueología Industrial. Colección. “Los ojos de la memoria” volume número 2, Gijón (Espanha), 2002.

LINO, Fernanda. **A preservação do patrimônio cultural urbano: fundamentos, agentes e práticas urbanísticas**. Tese (doutorado) em Direito do Estado. Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010.

LUEGO AYCART, Carmen. Vías verdes: las pioneras. **Revista Ambienta**. p. 32-38. Abril, 2007. Disponível em:

http://www.mapama.gob.es/ministerio/pags/Biblioteca/Revistas/pdf_AM/AM_2007_6_5_32_38.pdf. Acesso: 12 jan. 2017.

MARCONI, Marina Andrade; LAKATOS, Maria Eva. **Técnicas de pesquisa**. 7ª edição. São Paulo: Altas, 2008.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

MARX, Murilo. **Cidade Brasileira**. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1984.

MATOS, Odilon Nogueira. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4ª edição. Campinas: Pontes, 1990.

MENEGUELLO, Cristina. O coração da cidade: observações sobre a preservação dos centros históricos. Patrimônio. **Revista Eletrônica do IPHAN**. nov-dez, 2005.

MENESES, Ulpiano Berreza de. Patrimônio ambiental urbano: do lugar comum ao lugar de todos. **CJ Arquitetura**, nº 19, 1978.

_____. A cidade como bem cultural – Áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance na preservação do patrimônio ambiental urbano. MORI, Victor Hugo; SOUZA, Marise Campos; BASTOS, Rossano Lopes; GALLO, Haroldo (orgs.). **Patrimônio: Atualizando o debate**. São Paulo, 9ª SR / IPHAN, 2006.

_____. O Campo do Patrimônio Cultural: uma revisão de premissas. **Conferência Magma**. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural. v. 1, 2012. Disponível em: < <http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Texto%204%20-%20MENESES.pdf>> Acesso em 04 de maio de 2016.

_____. Valor cultural, valor econômico: encontros e desencontros. In: **Seminário Internacional História e Energia**. São Paulo: FPHESP, p. 30-44, 2000.

MENICONI, Rodrigo Otávio. **A Construção de uma cidade-monumento: o caso de Ouro Preto**. Minas Gerais: Dissertação (mestrado) em Arquitetura e Urbanismo. Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais. Minas Gerais, 1999.

MIRANDA, José Iguelmar. **Usando o Google Earth para publicar dados proprietários**. Campinas: Embrapa, 2006. Disponível em: <https://www.infoteca.cnptia.embrapa.br/infoteca/bitstream/doc/6872/1/doc60.pdf>. Disponível em: 15 mai. 2017.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e Fazendeiros em São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1984.

MORAES, Ewerton Henrique. **Os bens ferroviários nos tombamentos do Estado de São Paulo (1969-1984)**. Dissertação (Mestrado) em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Estadual Paulista. São Paulo (Bauru), 2016.

MOTTA, Lia. A apropriação do patrimônio urbano: do estético-estilístico nacional defender. **Anais do I Encontro em Patrimônio Industrial**. Campinas, 2004.

MOTTA, Lia; THOMPSON, Analucia. Entorno de bens tombados. In: **Série Pesquisa e documentação do IPHAN**. Rio de Janeiro, IPHAN, 2010.

NASCIMENTO, Denise Morado; TOSTES, Simone Parrela. Programa Minha Casa Minha Vida: a (mesma) política habitacional no Brasil. **Arquitextos**. São Paulo, ano 12, n. 133.03, Vitruvius, jun. 2011. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.133/3936>>. Acesso em: 10 out. 2017.

NEVES, Luis José. Pesquisa qualitativa – características, usos e possibilidades. **Caderno de Pesquisa em Administração**, São Paulo, v.1, nº3, 2ºsem/1996.

NIGRO, Cintia. A institucionalização do Patrimônio Ambiental Urbano na cidade de São Paulo: uma análise geográfica. **Revista do Departamento de Geografia FFLCH/USP**, 1999.

OLIVEIRA FILHO, Celso Franco. **Fora dos Trilhos: a história do Esporte Clube Mogiana**. Campinas. E-color. Ed. Gráfica, 2008.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Patrimônio Ferroviário do Estado de São Paulo: As condições de preservação e uso dos bens culturais. **Projeto História (PUCSP)**, volume. 40, p. 179-203, 2010.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de; BOTARO, Luis Gustavo Martins. Transformações urbanas e a nova estação da Sorocabana em Botucatu. Silvana Aparecida Alves, Luiz Cláudio Bittencourt e Cláudio Silveira Amaral. (Org.). **Arquitetura, urbanismo e paisagismo: contexto contemporâneo e desafios em áreas centrais**. São Paulo: UNESP/Selo Cultura Acadêmica, 2015, v. 1, p. 119-146.

PALMER, Marilyn; NEAVERSON, Peter. **Industrial archaeology – principles and practice**. London: Routledge, 1998.

PARDO ABAD, Joseph. **Turismo y patrimonio industrial**. Madri: Editorial Síntesis, 2008.

PAULA, Dilma Andrade. **Fim da linha: a extinção dos ramais da E. F. Leopoldina (1955-1974)**. Tese (Doutoramento em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.

PEIDADE, Vitoria Manzani Mainieri. **Revitalização de conjuntos arquitetônicos obsoletos: estudo de casos na cidade de São Paulo**. Dissertação (mestrado) em Engenharia Civil, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2013.

CRUZ PEREZ, Linarejos; ESPAÑOL ECHÁNIZ, Ignacio Español. **El paisaje. De la percepción a la gestión**. Ediciones Liteam, 2000.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Abertura – Cidades visíveis, cidades invisíveis, cidades imaginadas. **Revista Brasileira de História**. São Paulo: ANPUH, volume 27, número 53, p. 11-23, jan./jun. 2007.

PINTO, Adolfo Augusto. **História da Viação pública de São Paulo**. São Paulo: Varnordem, 1903.

PLAZA DE ARMAS – **CENTRO COMERCIAL Y DE OCIO**. Disponível em: <http://www.centrocomercialplazadearmas.es/horarios/>. Acesso em: 14 de diciembre de 2016.

POZO, Benito Pozo. Industria y ciudad: las viejas fábricas em los procesos urbanos. **Anais do X Coloquio Internacional de Geocrítica**. Universidad de Barcelona, 2008.

_____. Estado actual y metodología de inventario del patrimonio industrial en Castilla y León: Paz Benito del Pozo. **Actas V congreso conservación del patrimonio industrial y de la obra pública en España**. TICCIH - España. El Ferrol (Espanha), 2009.

POZZER, Guilherme Pinheiro. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade. (1872-2002)**. Dissertação (mestrado) em História. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

PUCHE, A. M; PÉREZ, D. El patrimonio industrial de la provincia de Alicante. Rehabilitación y nuevos usos. Territorio y patrimonio. Anais do IX Conferencia Internacional sobre conservación de centros y del patrimonio edificado Iberomericano. **Ponencia en la Mesa titula “El territorio como Recurso” en la IX Conferencia Internacional sobre Conservación de Centros y del Patrimonio Edificado**. Universidad de Valladolid (Espanha), 1997.

RABELLO, Sônia. **O Estado na preservação de bens culturais: o tombamento**. Série: reedições do IPHAN, 2009.

RAMOS, Aldo Guzmán. FERNÁNDEZ, Guilhermina Fernández. El patrimonio industrial como recurso para crear rutas turísticas: algunas propuestas en Argentina. **Caderno Virtual de Turismo**. Argentina, p. 57-68, 2004.

RIEGL, Alois. **O culto moderno dos monumentos: sua essência e sua origem**. São Paulo: Perspectiva, 2014.

REIS, Nestor Goulart. **Estação Cultura: patrimônio ferroviário de Campinas**. São Paulo: Via das Artes, 2004.

RIBEIRO, Bruno. Campinas perde a histórica Fábrica de Chapéus Cury. **Brasil escrito**. Disponível em: <http://brasilescrito.blogspot.com.br/2012/12/campinas-perde-historica-fabrica-de.html>. Acesso em 23 de março de 2016.

RIBEIRO, Rafael Winter. Paisagem Cultural e Patrimônio. Rio de Janeiro: IPHAN, 2007.

RICHARDSON, Roberto Jerry (et al). **Pesquisa social: métodos e técnicas**. 3. Ed. 9. Reimpr. São Paulo: Atlas, 2008.

RIGHETTI, Sabine. Nos trilhos da memória. **UNESPciência**, ano 2, n° 12, set. 2010.

RODRIGUES, A. R, CAMARGO, M. J. O uso na preservação arquitetônica do patrimônio industrial da cidade de São Paulo. **Revista CPC**, São Paulo, n.10, p. 140-165, maio/out. 2010.

RODRIGUES, Marly. **A instituição do patrimônio em São Paulo, 1969 - 1987**. São Paulo: Editora da Unesp, 1999.

_____. Patrimônio Industrial, entre o fetiche e a memória. **Revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**. Universidade São Judas Tadeu. nº3. 2010. Disponível em: http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/4arqurb3-marly.pdf. Acesso em: 10 de abr. 2016.

RODRIGUES, Marly; TOURINHO, Andréa Oliveira. Patrimônio Ambiental Urbano: uma retomada. **Revista CPC**. São Paulo, n.22, p.70-91, jul./dez. 2016.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e Restauro Urbano: Teoria e Prática de intervenção em sítios Industriais de Interesse cultural**. Tese (Doutorado). São Paulo: FAU/USP, 2009.

_____. Valorização da paisagem industrial napolitana: o Parque Urbano de Bagnoli. **Revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**. nº3, 2010. Disponível em: http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/6arqurb3-manoela.pdf. Acesso em: 03 de mai. 2017.

_____. **Gustavo Giovannoni e o Restauro Urbano**, 2012. Disponível em: <http://www.academia.edu/13215579/Gustavo_Giovannoni_e_o_Restauro_Urbano>. Acesso em: 10 out. 2015.

_____. **Preservação e restauro urbano: intervenções em sítios históricos industriais**. São Paulo: Fap-Unifesp: EDUSP, 2013.

SAKAMOTO, Maíra Ferri. **Grêmio Recreativo dos Empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: um estudo sobre recreação operária (1950-1961)**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) em Turismo. Universidade Estadual Paulista. São Paulo (Rosana), 2013.

SANTOS, Ana Renata Silva. Renovação urbana ou restauro urbano? O pátio ferroviário das cinco pontas em Recife. **Anais do VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. São Paulo, 2012. Disponível em: http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t1_renovacao_urbana.pdf. Acesso em: 10 de jun. 2017.

SCARABELLI, Patrícia Ceroni. De centralidade a fronteira: a trajetória da Estação Guanabara. **Revista Sarao – Memória e Vida Cultural em Campinas**. Centro de Memória da UNICAMP. v. 1, nº. 3, 2002.

_____. **Guanabara e arredores**: a formação de um bairro. Campinas. Dissertação de Mestrado. PUCCAMP, 2004.

_____. **Arrabalde Guanabara um bairro em Campinas**. Pontes Editores: Campinas: SP, 2015.

SEVLAB TEAM. **Espacios intervenidos**. Disponible en: <http://sig.urbanismosevilla.org/Sevilla.art/SevLab/SevLabTeam.html>. Acceso en 17 de diciembre de 2016.

SCHICCHI, Maria Cristina da Silva. Patrimônio Arquitetônico das Cidades Paulistas: a preservação como questão de urbanismo. **Arquiteturarevista** (UNISINOS), v. 4, p. 87-109, 2008.

SILVA, Eugênio. O Planejamento Estratégico sem plano: uma análise do empreendedorismo urbano no Brasil. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**. Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território. nº 2 dezembro. p. 279 – 306, 2012.

SIMÃO, Maria Cristina. **Preservação do patrimônio cultural em cidades**. Belo Horizonte: Autêntica, 2001.

SMITH, Neil. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. **GE- OUSP – Espaço e Tempo**. São Paulo, nº21, p. 15-31, 2007.

SOBRINO SIMAL, Julián Sobrino. **Arquitectura Industrial en España, 1830-1990**. Madrid: Ediciones Cátedra, 1996, p. 42.

_____. Nuevas estrategias de gestión patrimonial. El Programa de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico Industrial de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. **Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**, Madri, v.8, p. 166-184, 2005.

_____. El Patrimonio Industrial y Minero. CASTILLO, José; CEJUDO, Eugenio y ORTEGRA, Antonio. **Patrimonio histórico y desarrollo territorial**. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, p. 59- 71, 2009.

_____. El Patrimonio Industrial de Andalucía: memoria obrera y arqueología social (a propósito de una Jornadas). **NOTAS Historia, Trabajo y Sociedad**, nº 2, p. 243-257, 2011.

_____. **Guía del paisaje histórico urbano de Sevilla – documentos de trabajo**. Estudio temático 05. Los paisajes históricos de la producción en Sevilla. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de educación, cultura y deporte, 2012.

_____. Buenas prácticas en patrimonio industrial. El caso de Andalucía. **Buenas prácticas en protección del patrimonio cultural y natural: buena praxis en patrimonio industrial. II Encontro de asociaciones de protección del patrimonio local.** S.O.S Patrimonio Cuaderno nº 1. ENAPPAL, 2014.

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.

_____. Teoria e métodos na restauração arquitetônica. MAGAGNIN, Renata Cardoso; SALCEDO, Rosío Fernández Baca Salcedo; CONSTANTINO, Norma Regina Truppel (Org.) **Arquitetura, urbanismo e paisagismo:** contexto contemporâneo e desafios, 2 vol. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013. cap. 2, p. 25-43.

SOMEKH, Nadia; CAMPOS NETO, Candido Malta. Desenvolvimento local e projetos urbanos. **Arquitextos.** São Paulo, ano 05, n. 059.01, 2005. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/470>. Acesso em: 8 jun. 2017.

SOUKEF, Antonio Junior. **Preservação dos edifícios da São Paulo Railway.** Editora: Annablume, 2013.

SPIEGEL, Diana Tamola; ZANI, Adriana.; SACERDOTE, Carolina. A. Cómo escribir la metodología de la tesis. In. **Escribir una tesis: manual de estrategias de producción.** SEVERINO, Liliana Cubo; PUIATTI, Hilda.; LACON, Nelsi. Córdoba: Comunic – Arte, 2012.

STARLING, Mônica Barros. Patrimônio, participação local e democracia: o papel dos conselhos municipais de patrimônio cultural de Minas Gerais. **Políticas Culturais em Revista**, p. 140-156, 2009.

STRATTON, Michael. **Industrial Buildings: conservation and regeration.** Editora Taylor & Francis, 2000.

TALAMINI, Josiane. **Reabilitação de conjuntos históricos rurais através do turismo: o roteiro Caminhos de Pedra em Bento Gonçalves/RS.** Dissertação (mestrado) em Arquitetura. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.

TARTARINI, Jorge. La arquitectura de los ferrocarriles en la Argentina. In: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. **Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España.** Sevilla: Editorial Comares, 2001.

TELLES, Augusto Carlos da Silva. Centros históricos: notas sobre a política brasileira de preservação. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 19, 1984.

THIESEN, Beatriz Valladão. Arqueologia industrial ou arqueologia da industrialização? Mais que uma questão de abrangência. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, v. 4, p. 1-4, 2006.

TICCIH - Comité Internacional para la conservación y defensa del Patrimonio Industrial. **El plan nacional de patrimonio industrial en España reconoce la urgencia de actuar ante la vulnerabilidad de históricos bienes industriales**. 2011. Disponible en: <http://ticcih.es/el-plan-nacional-de-patrimonio-industrial-en-espana-reconoce-la-urgencia-de-actuar-ante-la-vulnerabilidad-de-historicos-bienes-industriales/?doing_wp_cron=1485094200.3144640922546386718750>. Acceso en 24 nov. 2016.

TICCIH España. **100 Elementos del Patrimonio Industrial en España**. Disponible en: <http://www.100patrimonioidustrial.com/Fichas.aspx>. Acceso em: 22 de jan. 2017.

UNICAMP. **Projeto de Implantação do Centro Cultural de Inclusão e Integração Social da UNICAMP**. PREAC, Campinas, 2006.

_____. **Projeto de Restauro do Armazém do Café. Estação Guanabara. Centro Cultural de Integração e Inclusão Social**. PREAC, Campinas, 2004.

VALVA, Milena d' Ayala. **Documentos e Registros: Os Inventários Urbanos como Instrumentos de Preservação**. Belo Horizonte, EAUFMG, 1998.

VILLAÇA, Flávio. **Perspectivas do planejamento urbano no Brasil de hoje**. Campo Grande, junho de 2000.

VIÑUALES, Graciela María. Qué hacer con nuestro Patrimonio Industrial: experiencias, reflexiones y propuestas. **VI Colóquio Latino Americano sobre recuperação e preservação do Patrimônio Industrial**. Brasília: IPHAN, 2012.

YIN, Robert. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

ZAGATO, José Antônio Chinelato; LUCENA, Caio Cardoso. **Infopatrimônio. Preservação do patrimônio histórico brasileiro (beta)**, 2017. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/#!/map=1460>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

ZUCCONI, Guido. Gustavo Giovannoni: **A Theory and a Practice of Urban Conservation**, 2015. Disponível em: <http://www.researchgate.net/publication/265759509_Gustavo_Giovannoni_A_Theory_and_a_Practice_of_Urban_Conservation>. Acesso em 14 out. 2015.

5.2. Fontes Documentais

5.2.1. Legislação

BRASIL. Constituição. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasil 05 de out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em 04 mai. 2016.

BRASIL. **Decreto-lei nº25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a Proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Decreto-lei nº25 de 30 de novembro de 1937. Rio de Janeiro, RJ, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm>. Acesso em 04 de mai. de 2016.

BRASIL. **Lei nº 10.257 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade)**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em 10 de jun. de 2016.

BRASIL. **Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979**. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6766.htm. Acesso em 10 jul. 2017.

CAMPINAS, 2004. Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC. **Resolução nº 45 de 13 de Maio de 2004**. Dispõe sobre o Tombamento da Área e Prédios do Complexo Ferroviário da Antiga Companhia Mogiana, situado a Rua Mário Siqueira, no bairro Guanabara. Disponível em: <<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/85927>> Acesso em 20 de abr. 2016.

CAMPINAS. Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC. **Resolução nº 45 de 13 de Maio de 2004**. Dispõe sobre o Tombamento da Área e Prédios do Complexo Ferroviário da Antiga Companhia Mogiana, situado a Rua Mário Siqueira, no bairro Guanabara. Disponível em: <<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/85927>> Acesso em 20 de abr. 2016.

CAMPINAS. **Decreto nº 9.546 de 30 de Junho de 1988**. Aprova o Regimento interno do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC. Disponível em: <<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaroriginal/id/129707>> Acesso em 20 abr. 2016.

CAMPINAS. **Decreto nº 9.585 de 30 de Junho de 1988**. Dispõe sobre a tramitação de processos de tombamento e de protocolados relativos a pedidos de abertura de processos de tombamento e aprovação de projetos de intervenção em bens tombados, ou em áreas envoltórias. Disponível em: <

<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/91438>>.
Acesso: 20 de abr. de 2016.

CAMPINAS. **Lei Complementar nº 09 de 23 de dezembro de 2003**. Dispõe sobre o Código de Projetos e Execuções de Obras e Edificações do Município de Campinas. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizar/id/90884>. Acesso em 15 de jun. de 2016.

CAMPINAS. **Lei Complementar nº 15 de 27 de dezembro de 2006**. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Campinas. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizar/id/90891>. Acesso em 15 de jun. de 2016.

CAMPINAS. **Lei Complementar nº 28 de 03 de setembro de 2009**. Dispõe sobre incentivos para a recuperação e conservação de imóveis de valor cultural, histórico e arquitetônico do Município de Campinas e Disciplina o artigo 72 da Lei Complementar nº 15, de 27 de dezembro de 2006, que dispõe sobre o Plano Diretor Município de Campinas. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/92413>. Acesso em 15 de jun. de 2016.

CAMPINAS. **Lei de Uso e Ocupação do Solo LUOS**, sob a supervisão da SPLAN, 2011. Prefeitura Municipal de Campinas. Disponível em: http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/seplama/lei_6031.pdf. Acesso em: abr. 2016.

CAMPINAS. **Lei nº 7.859 de 04 de Maio de 1994**. Dispõe sobre o fundo municipal para preservação do patrimônio artístico, arquitetônico, histórico, paisagístico e cultural de Campinas e dá outras providências. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaroriginal/id/91791>. Acesso: 20 de abr. de 2016.

CAMPINAS. **Lei nº 5.885 de 17 de Dezembro de 1987**. Dispõe sobre a proteção e preservação do patrimônio histórico, artístico, estético, arquitetônico, arqueológico, documental e ambiental do Município de Campinas. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/127423>. Acesso em 15 de abr. 2016.

CAMPINAS. **Lei Orgânica do Município de Campinas**. Atualizada até emenda nº 51 de 21 ago. 2015 Disponível em: <http://www.campinas.sp.leg.br/atividade-legislativa/lei-organica>. Acesso em 15 de jun. de 2016.

CAMPINAS. **Plano Diretor Municipal de Campinas de 1996**. Campinas: SEPLAMA, 1996. Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/plano-diretor-2006/>. Acesso em 15 de jun. de 2016.

CAMPINAS. **Plano Diretor Municipal de Campinas de 2006**. Campinas: SEPLAMA, 2006. Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/plano-diretor-2006/>. Acesso em 15 de jun. de 2016.

CAMPINAS. **Proposta para Revisão participativa da Lei de Uso e Ocupação do Solo**, LUOS, sob a supervisão da SPLAN. Prefeitura Municipal de Campinas, 2015. Disponível em: http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/LUOS/5b_cartilha_LUOS.pdf. Acesso em fev. 2017.

CAMPINAS. **Retificação da Resolução nº 45 de 13 de Maio de 2004**. Dispõe sobre o Tombamento da Área e Prédios do Complexo Ferroviário da Antiga Companhia Mogiana, situado a Rua Mário Siqueira, no bairro Guanabara. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/85927#retificacao>. Acesso em 20 de abr. de 2016.

SÃO PAULO, Governo do Estado de São Paulo. Secretaria de Estado da Cultural. CONDEPHAAT. **Lista de Bens Tombados (em ordem cronológica dos tombamentos)**. Atualizada até dezembro/2015.

SÃO PAULO. **Decreto nº 48.600, de 12 de abril de 2004**. Dispõe sobre a transferência do Centro Educativo, Recreativo e Esportivo do Trabalhador de Campinas – CERECAMP, do Centro Regional de Campinas, da Coordenadoria de Operações, da Secretaria do Emprego e Relações do Trabalho. Diário Oficial do Estado de 13 de abr. 2004.

SÃO PAULO. **Lei Municipal nº 13.430 de 2002 – Plano Diretor Estratégico (São Paulo)**. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/infraestrutura/sp_obras/arquivos/plano_diretor_estrategico.pdf. Acesso em outubro de 2017.

SÃO PAULO. **RESOLUÇÃO CFMH nº23, de 12 de junho de 2002**. Aprova o PROGRAMA DE LOCAÇÃO SOCIAL no Município de São Paulo. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/RESOLUCAOCFMH23_1252610964.pdf. Acesso em outubro de 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Acervo da Estrada de Ferro Perus – Pirapora. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 110 (239), 14 dez. de 2000. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2056%20de%2013.12.00%20-%20DOE%2014.12.00%20pg.%2031.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Acervo da Rotunda de Cruzeiro. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 03 set. 1988. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2013/12/rotunda-res.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Antigo sistema funicular de Paranapiacaba. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 22 de dez. 2015. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2016/03/cubatao-stoandre.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Complexo da Estação Ferroviária de Botucatu. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 11 nov. 2012. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2091%20de%2011.10.12%20-%20DOE%2017.10.12%20pgs.%2040%20e%2041.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Complexo da Estação Ferroviária de Cruzeiro. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 22 de dez. 2015. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2016/03/Complexo-da-Esta%C3%A7%C3%A3o-Ferrovi%C3%A1ria-de-Cruzeiro.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 22 de jun. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2053%20de%2013.06.11%20-%20DOE%2022.06.11%20pg.%2032.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Complexo Ferroviário de Paranapiacaba. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 03 de out. 1987. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Resolu%C3%A7%C3%A3o%2037%20de%2030.09.1987%20DOE%2003.10.1987%20pg.%2018.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação de Louveira. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 14 de ago. 2012. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2013/12/Complexo-Ferrovi%C3%A1rio-de-Louveira.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação de Jaraguá. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 31 de ago. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2075%20de%2019.08.11,%20DOE%2031.08.11%20-%20pg.%2050.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação de Sumaré. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 22 de mar. 2014. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/DOE%2020.02.13%20pg%2087.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Chavantes. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 17 de mar. 2016. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2016/03/ferroviaria-chavantes.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Franco da Rocha. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 31 de ago. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Pr>

ocesso/Res.%2074%20de%2019.08.11%20-%20DOE%2031.08.11,%20pgs.%2049%20e%2050.pdf. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Piraju. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 14 de abr. 2013. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2017/03/Ferrovi%C3%A1ria-de-Piraju-res.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Piratininga. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 11 de jun. 2013. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2017/03/Ferrovi%C3%A1ria-de-Piratininga-res.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Vinhedo. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 14 de ago. 2012. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Resolu%C3%A7%C3%A3o%2040%20de%2016.07.12%20-%20DOE%2014.08.12,%20pgs.%2032%20e%2033.pdf>. Acesso: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação Rio Grande da Serra Piraju. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 31 de ago. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2076%20de%2019.08.11%20-%20DOE%2031.08.11,%20pgs%2050%20e%2051.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto de Caieiras. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 08 de nov. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2087%20de%2018.10.11%20-%20DOE%2008.11.11%20pgs.%2045%20e%2046.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto de Várzea Paulista. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 08 de nov. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/portal/site/SEC/menuitem.bb3205c597b9e36c3664eb10e2308ca0/?vgnnextoid=91b6ffbae7ac1210VgnVCM1000002e03c80aRCRD&Id=de7e3658a41eb310VgnVCM1000008936c80a>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto Ferroviário da Estação Central de Araçatuba. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 14 ago. 2012. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2043%20de%2016.07.12%20-%20DOE%2014.08.12%20pgs.%2034%20e%2035.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto Ferroviário de Andradina. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 14 ago. 2012. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2013/12/Poder-Executivo-Se%C3%A7%C3%A3o-I-14.08.2012-p.34.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto Ferroviário de Perus. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 08 de nov. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2088%20de%2018.10.11,%20DOE%2008.11.11%20-%20pg.%2046.pdf>. Disponível em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto Ferroviário de Ribeirão Pires. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 08 de nov. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Resolu%C3%A7%C3%A3o%2089%20de%2018.10.2011%20DOE%2008.11.2011%20pg.%2047.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto Ferroviário de Valinhos. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE), Resolução de 23 de out. 2013**. Disponível: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2098%20de%2023.10.13%20-%20DOE%2007.11.13%20pgs.%2072%20e%2073.pdf>. 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Anexos da Resolução 04 de 06 de fev. de 2013. Tombamento do Conjunto da Estação de Sumaré. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**, 20 de fev. 2014. Disponível: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/anexos%20Resolu%C3%A7%C3%A3o%20SC%2004,%20de%2006.02.13%20-%20DOE%2022.03.14%20pg%2058.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

5.2.2. Periódicos

ACORDO firmado possibilita reformas. **Correio Popular**, Campinas, 21 abr. 2002 (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

ÁREA da Mogiana terá pólo de ensino: Instituto Paulista de Ensino e Pesquisa compra terreno degradado da Estação Guanabara para construir complexo educacional. **Correio Popular**. Campinas, 25 nov. 2006. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

ASCENSÃO e queda do Mogiana: colecionador de histórias do time campineiro vai reunir essas memórias em livro. **Correio Popular**, Campinas, 22 jul. 2007 (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

CAMPINAS estréia, agora com casa própria: equipe do ex-jogador careca usará o antigo estágio do Mogiana a partir deste domingo, ao longo da temporada. **Correio Popular**, Campinas, 21 abr. 2002. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

CASAS da Estação Guanabara terão de ser desocupadas: imóveis da Vila Mac Hardy, entre a Rua Cândido Gomide e a Avenida Brasil abrigam ex-ferroviários da Companhia Mogiana. **Correio Popular**, Campinas, 18 de dez. 2007. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

CONDEPACC tomba a Estação Mogiana: campo da extinta equipe de futebol e casas da vila ferroviária também passam a ser patrimônio artístico e cultural de Campinas. **Correio Popular**, Campinas, 12 nov. 1999. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

CONDEPACC tomba a Estação Mogiana: campo da extinta equipe de futebol e casas da vila ferroviária também passam a ser patrimônio artístico e cultural de Campinas. **Correio Popular**. Campinas, 12 nov. 1999. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

DECADÊNCIA de empresa levou o clube ao mesmo caminho. **Correio Popular**, Campinas, 17 nov. 2002. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

DIRETOR do IPEP recorre a avião após ameaças. **Correio Popular**, Campinas, 28 fev. 2007. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

ESTAÇÃO de trem vira centro cultural. **Jornal de Domingo**, Campinas, 28 jan. 1990. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

Estação Guanabara vira ponto do medo local é ocupado por usuários de drogas, que realizam furtos na região, assustando moradores. **Correio Popular**. Campinas, 22 nov. 2013. Disponível em: http://correio.rac.com.br/_conteudo/2013/11/capa/campinas_e_rmc/125919-estacao-guanabara-vira-ponto-do-medo.html. Acesso em: 16 jun. 2017.

ESTÁDIO do Mogiana foi inaugurado em 1940. **Correio Popular**, Campinas, 21 abr. 2002. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

GUANABARA é alvo de projetos. **Correio Popular**, Campinas, 11 jul.1999. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

HISTÓRIA da Mogiana. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 05 jan. 2003. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

INAUGURAÇÃO da Guanabara foi em 1893. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 16 jan. 2004. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

Instituto é notificado a limpar área da antiga Mogiana uma das áreas mais nobres da cidade se transformou em ponto para descarte de veículos roubados. **Correio Popular**. Campinas, 16 jun. 2013. Disponível em: http://correio.rac.com.br/_conteudo/2013/06/capa/campinas_e_rmc/69410-instituto-e-notificado-a-limpar-area-da-antiga-mogiana.html. Acesso em: 10 jun. 2017.

Justiça ordena saída de famílias da Vila Mac Hardy. **Correio Popular**. Campinas, mai. 2016. Disponível em:

http://correio.rac.com.br/_conteudo/2016/03/campinas_e_rmc/416667-justica-ordena-saida-de-familias-da-vila-mac-hardy.html. Acesso em: 04 mai. 2017.

MINC aprova projeto para recuperar Estação: após anos de abandono, a Estação Guanabara patrimônio do século 19, recuperada para abrigar o centro cultural UNICAMP. **Correio Popular**. Campinas, 06 jun. 2002. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

MOGIANA, do sucesso à total decadência: ex-clube de futebol foi fundado em 7 de junho de 1933 e chegou ao fim no começo da década de 60. **Correio Popular**, Campinas, 17 nov. 2002 (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

MOGIANA, do sucesso à total decadência: ex-clube de futebol foi fundado em 7 de junho de 1933 e chegou ao fim no começo da década de 60. **Correio Popular**. Campinas, 17 nov. 2002 (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

MORADORES de vila querem permanecer no local. **Correio Popular**, Campinas, 25 nov. 2006. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

PARCERIA irá restaurar a Estação Guanabara: convênio assinado entre o Campinas Decor e a UNICAMP fará a recuperação da gare. **Correio Popular**, Campinas, 05 nov. 2007. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

PM cumpre reintegração de posse na vila ferroviária. **Correio Popular**. Campinas, 05 mai. 2016. Disponível em: http://correio.rac.com.br/_conteudo/2016/05/campinas_e_rmc/426393-pm-cumpre-reintegracao-de-posse-na-vila-mac-hardy.html. Acesso em: 14 jun. 2017.

SUGIMOTO, Luiz. A gente que perdeu o trem. *Jornal da UNICAMP*. **Jornal da UNICAMP**. Campinas, 24 ago. 2008 (acervo CIS – Guanabara).

UM vilarejo caipira no centro de Campinas: pátio da Mogiana, no bairro Guanabara, abriga 60 famílias descendentes de ferroviários. **Correio Popular**, Campinas, 03 mai. 1998. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

UNICAMP quer posse definitiva da Estação Guanabara. Universidade de Campinas pede à Prefeitura de Campinas o local para a construção de um teatro. **Correio Popular**. Disponível em: http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/01/capa/campinas_e_rmc/142335-UNICAMP-quer-posse-definitiva-da-estacao-guanabara.html. Acesso em: 15 mai. 2017.

Vila Mac Hardy: Carlão defende indenização de famílias de ex-ferroviários retirados de suas casas. **Câmara Municipal de Campinas**. Campinas, 04 mai. 2016. Disponível em: <http://www.campinas.sp.leg.br/comunicacao/noticias/2016/maio/carlao-defende-indenizacao-de-familias-de-ex-ferroviarios-retirados-de-suas-casas>. Acesso em: 14 jun. 2017.

5.2.3. Relatórios da antiga Companhia Mogiana

RELATÓRIO da Diretoria da Companhia Mogiana para a Assembleia Geral de 25 de outubro de 1891. São Paulo: Typografia da Companhia Industrial de São Paulo. 1891, p. 17. Disponível em: <http://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos---RELATÓRIOS/cp/>. Acesso em: 24 de maio de 2016.

RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16. Disponível: <http://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos---RELATÓRIOS/cp/>. Acesso em 24 de maio de 2016.

RELATÓRIO nº 63 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 28 de junho de 1916. Campinas: Typ. Livro Azul – A. B. de Castro Mendes, 1916. p. 16. Disponível: <http://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos---RELATÓRIOS/cp/>. Acesso em 24 de maio de 2016.

5.2.4. Cartas e Recomendações Patrimoniais

1º Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos. **Carta de Atenas**, 1931. Disponível em: <http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

CIAM. Congresso Internacional de Arquitetura Moderna. **Carta de Atenas**, 1933. Disponível em: <http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

ONU. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**, 1948. Disponível em: <http://unesdoc.UNESCO.org/images/0013/001394/139423por.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

UNESCO. Convenção e Protocolo para a proteção de bens culturais em caso de conflito armado. **Convenção de Haia**, 1954. Disponível em: http://www.UNESCO.org/culture/natlaws/media/pdf/bresil/brazil_decreto_44851_11_11_1958_por_orof.pdf. Acesso em: mar. 2017.

UNESCO e ICOM. **Recomendação de Paris**, 1962. Disponível em: <http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201962.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

ICOMOS. **Carta de Veneza**. II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, 1964. Disponível:

<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

ONU. **Recomendação Paris de Obras Públicas ou Privadas**, 1968. Disponível em:

<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201968.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

OEA. **Normas de Quito**, 1967. Disponível em:
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Normas%20de%20Quito%201967.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

Conselho da Europa. **Carta do Patrimônio Arquitetônico Europeu**, 1975. Disponível em:
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manifesto%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

Conselho da Europa. Congresso do Patrimônio Arquitetônico Europeu. **Declaração de Amsterdã**, 1975. Disponível em:
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

Encontro Internacional de Arquitetos. **Carta de Machu Picchu**, 1977. Disponível em:
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Machu%20Picchu%201977.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

IPHAN. **Compromisso de Brasília**, 1970. Disponível em:
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Compromisso%20de%20Brasilia%201970.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

MINISTÉRIO DE INSTRUÇÃO PÚBLICA. **Carta do Restauo**, 1972. Disponível em:
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20do%20Restauo%201972.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

UNESCO. **Recomendação Paris – Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural**, 1972. Disponível em:
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201972.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

UNESCO. Recomendação relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida cotidiana. **Recomendações de Nairóbi**, 1976. Disponível em:
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nairobi%201976.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Arquitetônico da Europa. **Convenção de Granada**, 1985. Disponível em:
http://ipce.mcu.es/pdfs/1985_Convencion_Granada.pdf. Acesso em: mar. 2017.

ICOMOS. **Carta internacional para a salvaguarda das cidades históricas (Carta de Washington)**, 1987. Disponível em:

<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201987.pdf>. Acesso em: mar. 2017

IPHAN. **Carta de Petrópolis**, 1987. Disponível em: <http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Petropolis%201987.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

ICOMOS. **Linhas de orientação sobre a educação e a formação em conservação de monumentos e sítios**. Sri Lanka, 1993. Disponível em: http://www.patrimonio-santa-rem.pt/imagens/3/linhas_de_orientacao_sobre_formacao_em_conservacao.pdf. Acesso em: mar. 2017.

1º Encontro Luso – Brasileiro de Reabilitação Urbana Lisboa. **Carta de Lisboa sobre a reabilitação urbana integrada**, 1995. Disponível em: https://www.culturante.pt/fotos/editor2/1995__carta_de_lisboa_sobre_a_reabilitacao_urbana_integrada-1%C2%BA_encontro_luso-brasileiro_de_reabilitacao_urbana.pdf. Acesso em: mar. 2017.

ICOMOS. **Carta de Burra**, 1999. Disponível em: <https://5cidade.files.wordpress.com/2008/03/carta-de-burra.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

UNESCO. Princípios para a Conservação e Restauração do Patrimônio Construído. **Carta de Cracovia, 2000**. Disponível em: http://www.ICOMOS.org/charters/structures_sp.pdf. Acesso em: 15 de fev. 2017.

Conselho da Europa. Congresso de Poderes Locais e Regionais da Europa. **Convenção Europeia de Paisagem**, 2000. Disponível em: <https://rm.coe.int/16802f3fb7>. Acesso em: mar. 2017.

ICOMOS. **Recomendação para a análise e restauro de estruturas do patrimônio arquitetônico**. Recomendações do ISCARSAH. 2001. Disponível em: <http://ICOMOS.fa.utl.pt/documentos/cartasdoutrina/ICOMOSrecomendacoesestruturas.pdf>. Acesso em: jun. de 2017

TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial**, 2003. Disponível em <http://ticcih.org/about/charter/>. Acesso em: 23 de nov. de 2015.

ICOMOS. **Declaração de Xi'an sobre a conservação do entorno edificado, sítios e áreas do patrimônio cultural**, 2005. Disponível em: http://www.culturante.pt/fotos/editor2/2005-declaracao_de_xi_an_sobre_a_conservacao_do_contexto_das_construcoes_sitios_e_sectores_patrimoniais.pdf. Acesso em: mar. 2017.

ICOMOS. 16ª. Assembléia Geral do ICOMOS sobre a preservação do “*spiritu loci*”. **Declaração de Québec**. 2008. Disponível em:

https://www.ICOMOS.org/images/DOCUMENTS/Charters/GA16_Quebec_Declaration_Final_PT.pdf. Acesso em: mar. 2017.

ICOMOS. 17^a. **Princípios de Valleta para a salvaguarda gestão das cidades históricas e áreas urbanas**, 2011. Disponível em: https://www.ICOMOS.org/images/DOCUMENTS/Charters/Valletta_Principles_Portuguese.pdf. Acesso: mar. 2017.

ICOMOS – TICCIH. Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes. **The Dublin Principles, 2011**. Disponível em: <http://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/>. Acesso em: 08 de julho de 2016.

5.3.6. Depoimentos orais

ANTONELLI, Renato. **Entrevista com Renato Antonelli**. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 16 dez. 2014. SANTOS, Priscila Kamilynn Araujo. Proteção e uso do patrimônio ferroviário: um estudo de caso a partir das estações de Campinas (renovação da IC). Relatório Final FAPESP entregue em 2015 (processo 2011/11765-2).

FÁVERO, Leonice. **Entrevista com Leonice Fávero**. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 03 jun.2017.

GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 03 jul.2017.

SILVA, Odair Marques. **Entrevista com Odair Guimarães**. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 03 jun.2017.

TOGNON, Marcos. **Entrevista com Marcos Tognon**. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 09.out.2013. SANTOS, Priscila Kamilynn Araujo. Proteção e uso do patrimônio ferroviário: um estudo de caso a partir das estações de Campinas. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação). Universidade Estadual Paulista. São Paulo (Rosana), 2015.

6. APÊNDICES

6.1. Modelo da ficha de inventário

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. nº
DENOMINAÇÃO:			
LOCALIZAÇÃO:	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input type="checkbox"/> Moradia	MAPA:	
ANO DE CRIAÇÃO:	ANTIGA EMPRESA:		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO:			
PROPRIETÁRIO ATUAL:			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input type="checkbox"/> Históricos <input type="checkbox"/> Arquitetônicos <input type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO:			
FIGURAS ANTIGAS E ATUAIS, PLANTAS E CROQUIS:			
PROJETO DE REUTILIZAÇÃO			
FASE PROJETUAL: <input type="checkbox"/> Planejamento <input type="checkbox"/> Em execução	DENOMINAÇÃO:		
DESCRIÇÃO DO PROJETO:			
OBJETIVOS DA PROPOSTA:			
PÚBLICO DESIGNADO:			
TITULARIDADE DA GESTÃO: <input type="checkbox"/> Pública <input type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso	INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:		
	HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO:		
INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES:			
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:			
RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO:			

6.2. Aplicação das fichas de inventário

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 1
DENOMINAÇÃO: Armazém de mercadorias			
LOCALIZAÇÃO: Rua Mário Siqueira, nº atual 829, nº atribuído Mogiana 2, Nº de Patrimônio FEPASA 450.617, Jardim Guanabara, Campinas – SP, CEP 13020-210. Coordenadas geográficas: Latitude: 22°53'37.50"S Longitude: 47° 3'59.81"O;	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input checked="" type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input type="checkbox"/> Moradia	 <p>Conjunto Ferrov. da Estação Guanabara (armazém)</p> <p>Mapa com o armazém destacado em laranja. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: 1893	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: O armazém de mercadorias foi o primeiro prédio inaugurado no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em 1893 e fazia parte das estruturas responsáveis pela operação ferroviária. No entanto, com a desativação dos imóveis existentes no conjunto, a partir de 1974, o prédio passou a ser utilizado como ponto de prostituição e consumo de entorpecentes. Em 1990, a UNICAMP obteve a propriedade da estação e do armazém em comodato com FEPASA para a implantação de um projeto cultural. Porém, crises financeiras e problemas habitacionais dificultaram a execução do projeto. As primeiras ações para reintegração de posse foram realizadas em 2003. Do período em que obteve a propriedade, diferentes propostas foram elaboradas para o restauro do armazém, sendo a última aprovada pelo CONDEPACC em 2006 e executada no mesmo ano.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input checked="" type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input checked="" type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**



PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL: <input type="checkbox"/> Planejamento <input checked="" type="checkbox"/> Em execução	DENOMINAÇÃO: Centro Cultural de Inclusão e Integração Social da UNI- CAMP (CIS – Guanabara)
DESCRIÇÃO DO PROJETO: Trata-se de um projeto de extensão universitária, mantido pela Pró-Reitoria de Extensão e Assuntos Comunitários – PREAC (UNI-CAMP).	
OBJETIVOS DA PROPOSTA: O cerne do projeto consiste em oferecer cultura, arte e cidadania a comunidade campineira, por meio de apresentações culturais; cursos; oficinas; seminários; debates; festivais; formaturas e feiras culturais, artesanais e de produtos orgânicos.	
PÚBLICO DESIGNADO: Até o final de 2016 as atividades desenvolvidas envolvi- am crianças, adolescentes, jovens, adultos, grupos da terceira idade e pessoas com mobilidades reduzidas de diferentes classes sociais.	
TITULARIDADE DA GESTÃO: <input type="checkbox"/> Pública <input type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input checked="" type="checkbox"/> Concessão de uso	INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO: Universidade de Campinas – UNICAMP
HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: Até o final de 2016 o projeto funcionava de segunda a sexta das 08h30min às 17h e no período da noite de acordo com a programação com algumas programações específicas.	
INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o CIS Guanabara vide: http://www.cisguanabara.UNICAMP.br/	
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: RELATÓRIO da Diretoria da Companhia Mogyana para a Assembleia Geral de 25 de outubro de 1891. São Paulo: Typogra- fia da Companhia Industrial de São Paulo. 1891, p. 17.	
RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos	

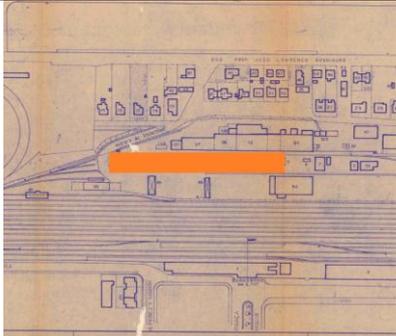
FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F.2
DENOMINAÇÃO: Estação Guanabara			
LOCALIZAÇÃO: Rua Mário Siqueira, nº 1 (numeração atribuída pela Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 450.614, Jardim Guanabara, Campinas – SP, CEP 13020-210. Coordenadas geográficas: Latitude: - 22°53'39.25"S Longitude: 47° 4'1.76"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input checked="" type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input type="checkbox"/> Moradia	 <p>Conjunto Ferrov. da Estação Guanabara (estação)</p> <p>Mapa com a estação e a gare metálica destacadas em laranja. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: 1893	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: A estação Guanabara foi o segundo prédio inaugurado no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em 1894 e fazia parte das estruturas responsáveis pela operação ferroviária. No entanto, com a desativação do conjunto dos imóveis existentes no conjunto, a partir de 1974, o prédio passou a ser utilizado como ponto de prostituição e consumo de entorpecentes. Em 1990, a UNICAMP obteve a concessão de uso da estação e do armazém para a implantação de um projeto cultural. Porém, crises financeiras e problemas habitacionais dificultaram a execução do projeto. As primeiras ações para reintegração de posse foram realizadas em 2003. Do período em que obteve a propriedade (por meio do comodato), diferentes propostas foram elaboradas para o restauro da estação, sendo a última aprovada pelo CONDEPACC em 2006. A execução do projeto contou com o apoio financeiro da empresa Campinas Decor em parceria com a UNICAMP e foi realizada em 2007.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input checked="" type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input checked="" type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input checked="" type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 045/04.			

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**

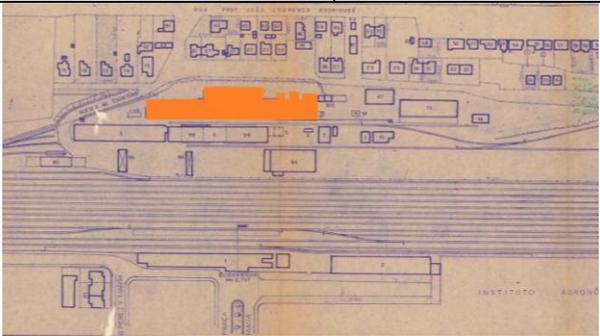


PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL: [] Planejamento [x] Em execução	DENOMINAÇÃO Centro Cultural de Inclusão e Integração Social da UNICAMP (CIS – Guanabara)
DESCRIÇÃO DO PROJETO: Trata-se de um projeto de extensão universitária, mantido pela Pró-Reitoria de Extensão e Assuntos Comunitários – PREAC (UNICAMP).	
OBJETIVOS DA PROPOSTA: O cerne do projeto consiste em oferecer cultura, arte e cidadania a comunidade, por meio de apresentações culturais; cursos; oficinas; seminários; debates; festivais; formaturas e feiras culturais, artesanais e de produtos orgânicos.	
PÚBLICO DESIGNADO: Até o final de 2016 as atividades desenvolvidas envolviam crianças, adolescentes, jovens, adultos, grupos da terceira idade e pessoas com mobilidades reduzidas de diferentes classes sociais.	
TITULARIDADE DA GESTÃO [] Pública [] Privada [] Mista [X] Concessão de uso	INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO Universidade de Campinas – UNICAMP HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: Até o final de 2016 o projeto funcionava de segunda a sexta das 08h30min às 17h e no período da noite de acordo com a programação com algumas programações específicas.
INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: http://www.cisguanabara.UNICAMP.br/	
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: SILVA, Odair Marques. Entrevista com Odair Guimarães. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 03 jun.2017.	
RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos	

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 3
DENOMINAÇÃO: Departamento da linha			
LOCALIZAÇÃO: Rua Mário Siqueira, nº 3 (numeração atribuída pela Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 450.638, Jardim Guanabara, Campinas – SP, CEP 13020-210. Coordenadas geográficas: Latitude: 22°53'38.48"S Longitude: 47° 4'4.01"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input checked="" type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input type="checkbox"/> Moradia	 <p>Conjunto Ferrov. da Estação Guanabara (dep. de linha)</p> <p>Mapa com o departamento de linha destacado em laranja. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1910.	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: O departamento de linha foi inaugurado a partir de 1910 e fazia parte das estruturas responsáveis pela operação ferroviária. No entanto, com a desativação dos imóveis existentes no conjunto, a partir de 1974, o prédio passou a ser utilizado como ponto de prostituição e consumo de entorpecentes. A venda do Conjunto Ferroviário para o IPEP em 2006 e dessa empresa para a Leste Real Estate em 2015 não reverteu o estado de abandono. Porém, em maio de 2016 a empresa proprietária realizou a reintegração de posse e limpou o terreno onde o prédio está inserido.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			
			
Planta do conjunto ferroviário	Departamento de linha em	Departamento de linha em pre-	

com o departamento de linha 2016. Fonte: acervo da auto- gráfico estado de conservação. destacado em laranja. Fonte: ra. Fonte: acervo CIS Guanabara. CMU, editado pela autora com base no trabalho de Anunzia- ta, 2013.	
PROJETO DE REUTILIZAÇÃO	
FASE PROJETUAL: <input checked="" type="checkbox"/> Planejamento <input type="checkbox"/> Em execução	DENOMINAÇÃO: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários
DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.	
OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.	
PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.	
TITULARIDADE DA GESTÃO: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso	INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi implantada e o departamento de linha pode ser visualizado na parte administrada pela UNICAMP.
INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.	
REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971) . Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013. GUIMARÃES, Otair. Entrevista com Otair Guimarães . Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017. SILVA, Odair Marques. Entrevista com Odair Guimarães . Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 03 jun.2017.	
RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos	

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 4
DENOMINAÇÃO: Depósito e arquivo			
LOCALIZAÇÃO: Rua Mário Siqueira, nº 12 (numeração atribuída pela Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 450.630, Jardim Guanabara, Campinas – SP, CEP 13020-210. Coordenadas geográficas: Latitude: 22°53'38.03"S Longitude: 47° 4'4.61"O.		TIPOLOGIA ORIGINAL: <input checked="" type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input type="checkbox"/> Moradia	
		 <p>Conjunto Ferrov. da Estação Guanabara (dep. e arquivo)</p> <p>Mapa com o depósito e arquivo destacados em laranja. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1910.		ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF	
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: O depósito e arquivo foram inaugurados a partir de 1910 e faziam parte dos prédios responsáveis pela operação ferroviária. No entanto, com a desativação dos imóveis existentes no conjunto, a partir de 1974, o prédio passou a ser utilizado como ponto de prostituição e consumo de entorpecentes. A venda do Conjunto Ferroviário para o IPEP em 2006 e dessa empresa para a Leste Real Estate em 2015 não reverteu o estado de abandono. Porém, em maio de 2016 a empresa proprietária realizou a reintegração de posse e limpou o terreno onde o prédio está inserido.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDÍFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input checked="" type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
 <p>Planta do conjunto ferroviário com o depósito e arquivo destacado em laranja. Fonte: CMU, editada pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.</p>		PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal	ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.



Estado de conservação do depósito e arquivo em 2016. Fonte: acervo da autora.

Estado de conservação do depósito e arquivo em 2016. Fonte: acervo da autora.

Estado de conservação do depósito e arquivo em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi implantada e o depósito e arquivo podem ser visualizados da parte que atualmente é administrada pela UNICAMP.

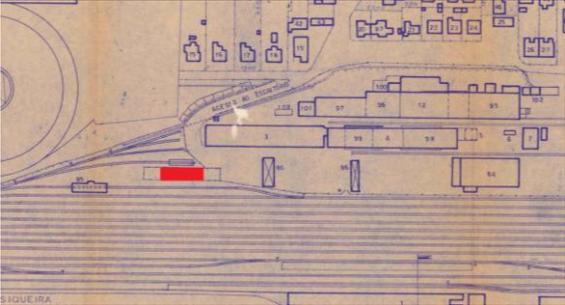
INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

SCARABELLI, Patrícia Ceroni. De centralidade a fronteira: a trajetória da Estação Guanabara. **Revista Sarao – Memória e Vida Cultural em Campinas**. Centro de Memória da UNICAMP. v. 1, nº. 3, 2002

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO				
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO				F. 5
DENOMINAÇÃO: Posto de truque				
LOCALIZAÇÃO: Rua Mário Siqueira, nº 80 (numeração atribuída pela Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 450.639, Jardim Guanabara, Campinas – SP, CEP 13020-210. Coordenadas geográficas: Latitude: 2°53'39.63"S Longitude: 47° 4'5.68"O.		TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input checked="" type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input type="checkbox"/> Moradia		 Conjunto Ferrov. da Estação Guanabara (Posto de truque) Google Earth Mapa com o posto de truque destacado em vermelho. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1910.		ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -				
CONTEXTO HISTÓRICO: O posto de truque foi inaugurado a partir de 1910 como uma estrutura de manutenção. No entanto, com a desativação do sistema, o prédio foi utilizado como moradia de forma irregular até 2016, quando a empresa Leste Real Estate realizou a reintegração de posse.				
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários				
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico	
 Planta do conjunto ferroviário com o posto de truque destacado em vermelho. Fonte: CMU. Editado pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.		PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal		ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.



Posto de truque em 2014. Fonte: cervo da autora.

Fachada norte do posto de truque em 2016. Fonte: acervo da autora.

Fachada sul do posto de truque em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

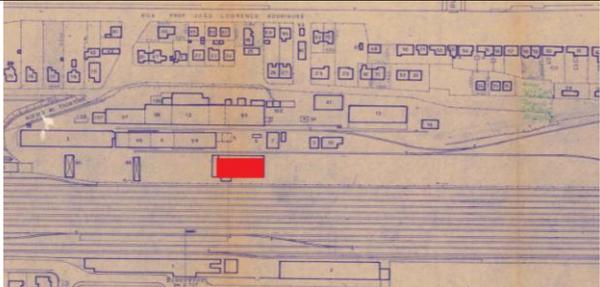
Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi implantada e o posto de truque pode ser visualizado da parte que atualmente é administrada pela UNICAMP ou da parte externa do conjunto ferroviário

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.
GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.
SILVA, Odair Marques. **Entrevista com Odair Guimarães**. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 03 jun.2017.
GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 6
DENOMINAÇÃO: Barracão/Solda			
LOCALIZAÇÃO: Rua Mário Siqueira, nº 84 (numeração atribuída pela Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 450.634. Jardim Guanabara, Campinas – SP, CEP 13020-210. Coordenadas geográficas: Latitude: 22°53'37.53"S Longitude: 47° 4'2.63"O.		TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input checked="" type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input type="checkbox"/> Moradia	
		 <p>Conjunto Ferrov. da Estação Guanabara (barracão/solda)</p> <p>Google Earth Mapa com o barracão/solda destacado em vermelho. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1910.		ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF	
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: O barracão de solda foi inaugurado a partir de 1910 como uma estrutura de manutenção. No entanto, com a desativação do sistema ferroviário, o prédio foi abandonado e segue em alto nível de degradação. A venda do conjunto ferroviário para o IPEP em 2006 e dessa empresa para a Leste Real Estate em 2015 não reverteu o estado de abandono. Porém, em maio de 2016 a empresa proprietária realizou a reintegração de posse e limpou o terreno onde restam apenas as armações metálicas do prédio. Ainda que não se trate de um bem tombado, o projeto de reabilitação da área (que inclui o barracão) está sendo avaliado pelo órgão de proteção.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input checked="" type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
 <p>Planta do conjunto ferroviário com o barracão destacado em vermelho. Fonte: CMU. Editada pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.</p>		PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input type="checkbox"/> Municipal	ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: o antigo barracão não foi incluído no processo de tombamento municipal.



Estado de conservação do barracão em 2016. Fonte: acervo da autora

Armação metálica do barracão em 2016. Fonte: da autora.

Barracão em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área consiste em conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi implantada e o barracão pode ser visualizado da parte administrada pela UNICAMP.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

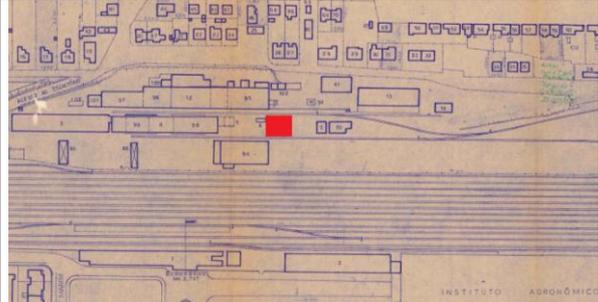
REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

SCARABELLI, Patrícia Ceroni. De centralidade a fronteira: a trajetória da Estação Guanabara. **Revista Sarao – Memória e Vida Cultural em Campinas**. Centro de Memória da UNICAMP. v. 1, nº. 3, 2002.

GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 7
DENOMINAÇÃO: Oficina mecânica			
LOCALIZAÇÃO Rua Mário Siqueira, nº 7 (numeração atribuída pela Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 450.629, Jardim Guanabara, Campinas – SP, CEP 13020-210. Coordenadas geográficas: Latitude: 22°53'36.74"S Longitude: 47° 4'2.70"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input checked="" type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input type="checkbox"/> Moradia	 <p>Conjunto Ferrov. da Estação Guanabara (oficina mecânica)</p> <p>Google Earth <small>Map data ©2017 Google</small> 100 m</p> <p>Mapa com a oficina mecânica destacada em vermelho. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1910.	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: O prédio da oficina mecânica foi inaugurado a partir de 1910 como uma estrutura de manutenção. No entanto, com a desativação do sistema ferroviário, o imóvel foi abandonado e segue em alto nível de degradação. A venda do conjunto ferroviário para o IPEP em 2006 e dessa empresa para a Leste Real Estate, em 2015, não reverteu o estado de abandono. Porém, em maio de 2016 a empresa realizou a reintegração de posse e limpou o terreno onde o prédio está inserido.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input checked="" type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
 <p>Planta do conjunto ferroviário com a oficina destacada em vermelho. Fonte: CMU. Editada pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.</p>		PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal	ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.



Prédio da oficina mecânica em 2016. Fonte: acervo da autora.

Prédio da oficina mecânica em 2016. Fonte: acervo da autora.

Prédio da oficina mecânica em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

Planejamento

Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área consiste em conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana, por meio da atribuição de novos usos e funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas criações de prédios comerciais e residenciais no entorno, uma espécie de “novo bairro” dentro da área central da cidade, com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

Pública

Privada

Mista

Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi implantada e o prédio da oficina mecânica pode ser visualizado da parte que atualmente é administrada pela UNICAMP.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

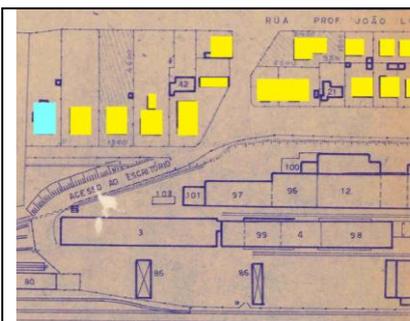
SCARABELLI, Patrícia Ceroni. De centralidade a fronteira: a trajetória da Estação Guanabara. **Revista Sarao – Memória e Vida Cultural em Campinas**. Centro de Memória da UNICAMP. v. 1, nº. 3, 2002.

GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 8
DENOMINAÇÃO: Casa do motorista			
LOCALIZAÇÃO Rua Felipe dos Santos, nº 15 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.036, Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13020-210. Coordenadas geográficas: Latitude: 22°53'40.41"S Longitude: 47° 4'7.29"O.		TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia	
		 <p>Casa do motorista (vila ferroviária)</p> <p>Google Earth</p> <p>Mapa com a casa do motorista destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984		ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF	
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema ferroviário, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do motorista.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**



Planta do conjunto com a casa do motorista destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU. Editada pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.



Fachada da casa do motorista em 2016. Fonte: acervo da autora.



Parte de trás da casa do motorista em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área consiste em conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi implantada e a casa do motorista só pode ser identificada com prévia autorização da empresa.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.
GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 9
DENOMINAÇÃO: Casa do feitor de turma			
LOCALIZAÇÃO Rua Felipe dos Santos, nº 16 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.037, Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP: 13020-210. Coordenadas geográficas: Latitude: 22°53'40.06"S Longitude: 47° 4'7.13"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia	 <p>Casa do feitor (vila ferroviária)</p> <p>Google Earth <small>Image © 2017 DigitalGlobe</small> <small>100 m</small></p> <p>Mapa com a casa do feitor de turma destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984 foram construídas 20 casas para operários na área da Companhia Mogiana. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006, a área foi vendida para o IPEP que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os cômodos tombados, dentro dos quais está a casa do feitor de turma.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			



Planta do conjunto com a casa do feitor destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU. Editada pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.

Estado de conservação da casa do feitor de turma. Fonte: acervo da autora, 2016.

Estado de conservação da casa do feitor de turma. Fonte: acervo da autora, 2016.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos para os bens ferroviários. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais, restaurantes, entre outros usos. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana, por meio da atribuição de novos usos e funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas implantações de prédios comerciais e residenciais no entorno, uma espécie de "novo bairro" dentro da área central da cidade, com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 10
DENOMINAÇÃO: Casa do artífice carpinteiro			
LOCALIZAÇÃO: Rua Felipe dos Santos, nº 17 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FE-PASA 353.038, Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP: 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'39.73"S Longitude 47° 4'6.80"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia	 <p>Casa do artífice carpinteiro (vila ferroviária)</p> <p>Mapa com a casa do artífice carpinteiro destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do artífice carpinteiro.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input checked="" type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**



Planta do conjunto com a casa do artífice carpinteiro em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU. Editada pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.



Estado de conservação da casa do artífice carpinteiro. Fonte: acervo da autora, 2016.



Estado de conservação da casa do artífice carpinteiro. Fonte: acervo da autora, 2016.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área consiste em conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas implantações de prédios comerciais e residenciais no entorno, uma espécie de "novo bairro" dentro da área central da cidade, com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO				
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO				F. 11
DENOMINAÇÃO: Casa do armazenista				
LOCALIZAÇÃO: Rua Felipe dos Santos, nº 18 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.039, Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude: 22°53'39.33"S; Longitude: 47° 4'6.41"O.		TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia		 <p>Casa do armazenista (vila ferroviária)</p> <p>Google Earth Mapa com a casa do armazenista destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984		ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -				
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do armazenista.				
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários				
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input checked="" type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico	
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal				
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.				

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**



Planta do conjunto com a casa do armazenista destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU. Editada pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.

Estado de conservação da casa do armazenista. Fonte: acervo da autora, 2016.

Estado de conservação da casa do armazenista; Fonte: acervo da autora, 2016.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de "novo bairro", na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

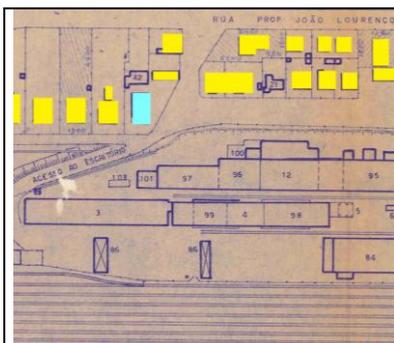
HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.
GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 12
DENOMINAÇÃO: Casa do mestre de linha			
LOCALIZAÇÃO: Rua Felipe dos Santos, nº 19 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.040, Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude: 22°53'38.88"S; Longitude: 47° 4'6.29"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia	 <p>Casa do mestre de linha (vila ferroviária)</p> <p>Google Earth</p> <p>Mapa com a casa do mestre de linha destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do mestre de linha.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			



Casa do mestre de linha destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU, editado pela autora.



Estado de conservação da casa do mestre de linha. Fonte: acervo da autora, 2016.



Estado de conservação da casa do mestre de linha. Fonte: acervo da autora, 2016.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.
GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 13
DENOMINAÇÃO: Casa do artífice mecânico			
LOCALIZAÇÃO: Rua Felipe dos Santos, nº 42 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.045, Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'38.50"S Longitude: 47° 4'6.42"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia	 <p>Casa do artífice mecânico (vila ferroviária)</p> <p>Google Earth Imagem © 2017 DigitalGlobe</p> <p>Mapa com a casa do artífice mecânico destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do artífice mecânico.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input checked="" type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**



Casa do artífice mecânico destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU, editado pela autora.

Estado de conservação da casa do artífice mecânico. Fonte: acervo da autora, 2016.

Estado de conservação da casa do artífice mecânico. Fonte: acervo da autora, 2016.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

Planejamento

Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de "novo bairro", na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

Pública

Privada

Mista

Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

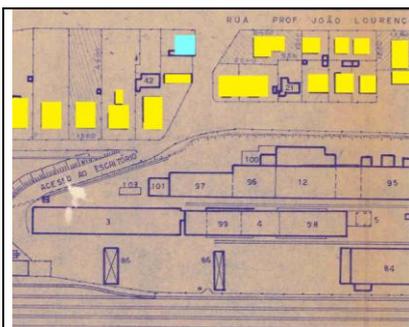
INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.
RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 14
DENOMINAÇÃO: Casa do compositor			
LOCALIZAÇÃO: Rua Professor João Lourenço, nº 90 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.046, Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Latitude 22°53'38.11"S Longitude: 47° 4'6.86"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia	 <p>Mapa com a casa do compositor destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017..</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do compositor.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input checked="" type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**



Planta do conjunto com a casa do compositor destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU. Editado pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.



Antiga casa do compositor em 2016. Campinas – SP. Fonte: acervo da autora.



Antiga casa do compositor em 2016. Campinas – SP. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 15
DENOMINAÇÃO: Casa do armazenista			
LOCALIZAÇÃO: Rua Professor João Lourenço, nº 44 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.069, Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Latitude 22°53'37.32"S Longitude 47° 4'6.17"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia	 <p>Casa do armazenista (vila ferroviária)</p> <p>Google Earth</p> <p>Mapa com a casa do armazenista destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do armazenista.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			



Planta do conjunto com a casa do armazenista destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU. Editado pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.



Antiga casa do armazenista em 2014. Fonte: acervo da autora.



Antiga casa do armazenista em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

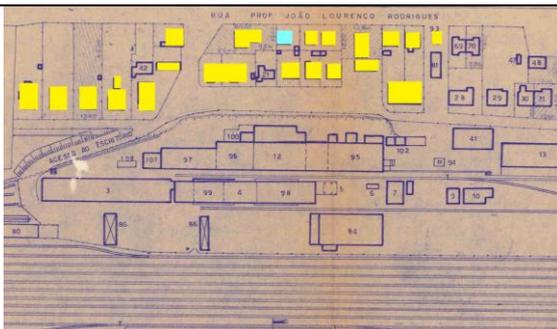
INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013
RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 16
DENOMINAÇÃO: Casa do artífice ferreiro			
LOCALIZAÇÃO: Rua Professor João Lourenço, nº 45 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.070 , Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'36.85"S Longitude 47° 4'5.75"O.		TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input type="checkbox"/> Moradia	
		 <p>Casa do artífice ferreiro (vila ferroviária)</p> <p>Google Earth Mapa com a casa do artífice ferreiro destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984		ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF	
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do artífice ferreiro.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**



Planta do conjunto com a casa do artífice ferreiro destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU, editado pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.



Casa do artífice ferreiro em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013. RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO				
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO				F. 17
DENOMINAÇÃO: Casa do trabalhador				
LOCALIZAÇÃO: Rua Professor João Lourenço, nº 83 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.071, Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'36.49"S Longitude 47° 4'5.44"O.		TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia		<p>Casa do trabalhador (vila ferroviária)</p> <p>Google Earth</p> <p>Mapa com a casa do trabalhador destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017..</p>
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984		ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -				
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do trabalhador.				
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários				
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico	
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal				
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.				

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**



Planta do conjunto com a casa do trabalhador destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU, editado pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.

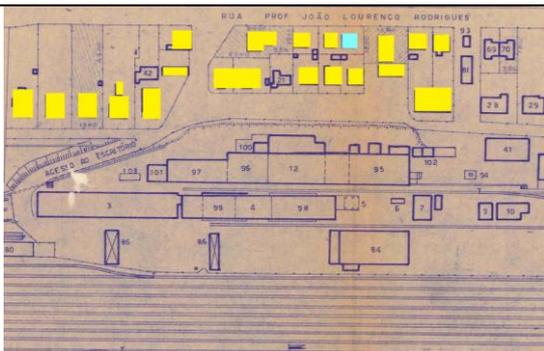
Casa do trabalhador em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL: <input checked="" type="checkbox"/> Planejamento <input type="checkbox"/> Em execução	DENOMINAÇÃO: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários
DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.	
OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.	
PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.	
TITULARIDADE DA GESTÃO: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso	INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.
INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.	
REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971). Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013. RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.. Acesso em: 25 de abr. 2016.	
RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos	

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO				
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO				F.18
DENOMINAÇÃO: Casa do artífice pedreiro				
LOCALIZAÇÃO: Rua Professor João Lourenço, nº 82 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.072, Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'36.10"S Longitude 47° 4'5.23"O.		TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia		 <p>Casa do artífice pedreiro (vila ferroviária)</p> <p>Google Earth</p> <p>Mapa com a casa do artífice pedreiro destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984		ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -				
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do artífice pedreiro.				
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários				
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico	
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal				
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.				

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**



Planta do conjunto com a casa do artífice pedreiro destacada em azul. Fonte: CMU, editado pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.



Casa do artífice pedreiro em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de "novo bairro", na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.
 RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO				
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO				F.19
DENOMINAÇÃO: Casa do artífice soldador				
LOCALIZAÇÃO: Rua Professor João Lourenço, nº 46 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.073 Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'35.84"S Longitude 47° 4'4.89"O.		TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia		 <p>Casa do artífice soldador (vila ferroviária)</p> <p>Google Earth</p> <p>Mapa com a casa do artífice soldador destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984		ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -				
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do artífice soldador.				
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários				
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros		USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso		ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas
		VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico		
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal				
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 045/04.				



Casa do artífice soldador destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU, editado pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.

Casa do artífice soldador em 2016. Fonte: acervo da autora.

Casa do artífice soldador em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de "novo bairro", na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.
RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.
GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 20
DENOMINAÇÃO: Casa do artífice linha-construtor			
LOCALIZAÇÃO: Rua Professor João Lourenço, nº 68 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.074 Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'35.59"S Longitude 47° 4'4.70"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia	 <p>Casa do artífice linha-construtor (vila)</p> <p>Google Earth <small>Image © 2017 DigitalGlobe</small> 100 m</p> <p>Mapa com a casa do artífice linha-construtor destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do artífice linha-construtor.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			



Casa do artífice linha-
construtor destacada em azul
na vila ferroviária. Fonte:
CMU, editado pela autora com
base no trabalho de Anunzia-
ta, 2013.



Casa do artífice linha-
construtor em 2014. Fonte:
acervo da autora.



Casa do artífice linha-
construtor em 2016. Fonte:
acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

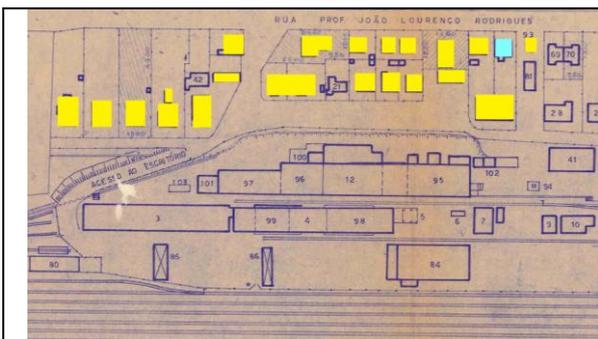
RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.

GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 21
DENOMINAÇÃO: Casa do compositor			
LOCALIZAÇÃO: Rua Professor João Lourenço, nº 89 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FE-PASA 353.075 Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'35.37"S Longitude 47° 4'4.46"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia	 <p>Casa do compositor (vila ferroviária)</p> <p>Google Earth</p> <p>Mapa com a casa do compositor destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do compositor.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 045/04.			

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**



Casa do compositor destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU, editada pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.

Casa do compositor em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

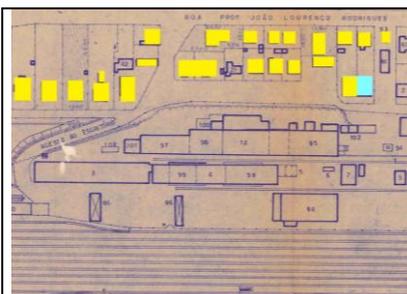
HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.
 RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.
 GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 22
DENOMINAÇÃO: Casa do truqueiro			
LOCALIZAÇÃO: Rua Felipe dos Santos, Professor João Lourenço, nº 27 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), N° de Patrimônio FEPASA 353.056 Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'35.76"S Longitude 47° 4'3.89"O.		TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia	
		 <p>Casa do truqueiro (vila ferroviária)</p> <p>Google Earth Mapa com a casa do truqueiro destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984		ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF	
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do artífice truqueiro.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			



Planta do conjunto com a casa do truqueiro destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU. Editada pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.



Casa do truqueiro em 2014. Fonte: acervo da autora.



Casa do truqueiro em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO:

A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.
RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.
GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 23
DENOMINAÇÃO: Casa do artífice soldador			
LOCALIZAÇÃO: Rua Felipe dos Santos, Professor João Lourenço, nº 26 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.055 Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'36.01"S Longitude 47° 4'4.11"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia	 <p>Casa do artífice soldador (vila ferroviária)</p> <p>Mapa com a casa do artífice soldador destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do artífice soldador.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			



Planta do conjunto com a casa do artífice soldador destacada em azul. Fonte: CMU. Editada pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.

Casa do artífice soldador em 2014. Fonte: acervo da autora.

Casa do artífice soldador em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO:

A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

SILVA, Odair Marques. **Entrevista com Odair Guimarães**. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 03 jun.2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 24
DENOMINAÇÃO: casa do guarda/casa d'água			
LOCALIZAÇÃO: Rua Felipe dos Santos, Professor João Lourenço, nº 25 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.054 Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'36.08"S Longitude 47° 4'4.51"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia	 <p>Casa do guarda/casa d'água (vila ferroviária)</p> <p>Mapa com a casa do guarda/casa d'água destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do guarda/ casa d'água.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Governo do Estado de São Paulo			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**

		
<p>Planta do conjunto com a casa do guarda destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU. Editada pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.</p>	<p>Caixa do guarda/casa caixa d'água em 2016. Fonte: acervo da autora.</p>	<p>Caixa do guarda/casa caixa d'água em 2016. Fonte: acervo da autora.</p>
PROJETO DE REUTILIZAÇÃO		
<p>FASE PROJETUAL: <input checked="" type="checkbox"/> Planejamento <input type="checkbox"/> Em execução</p>	<p>DENOMINAÇÃO: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários</p>	
<p>DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.</p>		
<p>OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.</p>		
<p>PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.</p>		
<p>TITULARIDADE DA GESTÃO: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso</p>	<p>INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários</p> <p>HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.</p>	
<p>INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.</p>		
<p>REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971). Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013. RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.</p>		
<p>RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos</p>		

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 25
DENOMINAÇÃO: Casa do trabalhador			
LOCALIZAÇÃO: Rua Felipe dos Santos, Professor João Lourenço, nº 23 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.052 Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'36.54"S Longitude 47° 4'4.72"O.		TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia	
		 <p>Mapa com a casa do artífice trabalhador destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984		ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF	
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do trabalhador.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			



Planta do conjunto com a casa do trabalhador destacada em azul na vila ferroviária
Fonte: CMU, editado pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.

Casa do trabalhador em 2014.
Fonte: acervo da autora.

Casa do trabalhador em 2016.
Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.

GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 26
DENOMINAÇÃO: Casa do artífice ferreiro			
<p>LOCALIZAÇÃO: Rua Felipe dos Santos, Professor João Lourenço, nº 22 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.051 Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'36.90"S Longitude 47° 4'5.01"O.</p>	<p>TIPOLOGIA ORIGINAL: [] Operação ferroviária [] Estrutura de manutenção [] Área esportiva [x] Moradia</p>	 <p>Mapa com a casa do artífice ferreiro destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
<p>ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984</p>	<p>ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF</p>		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
<p>CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do artífice ferreiro.</p>			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
<p>SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: [] Pública [x] Privada [] Mista [] Concessão de uso [] Outros</p>	<p>USO ATUAL: [] Comercial [] Cultural [] Esportivo [] Industrial [] Residencial [] Serviço [] Administrativo [] Outros [x] Sem uso</p>	<p>ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: [] Bom [] Regular [x] Precário [] Em ruínas</p>	<p>VALORES: [x] Históricos [x] Arquitetônicos [x] Social [] Tecnológico [x] Urbano [] Econômico</p>
<p>PROTEÇÃO: [] Internacional [] Nacional [] Estadual [x] Municipal</p>			
<p>ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.</p>			



Planta do conjunto com a casa do artífice ferreiro destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU. Editado pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.

Casa do artífice ferreiro em 2014. Fonte: acervo da autora.

Casa do artífice ferreiro em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.
RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 27
DENOMINAÇÃO: Casa do artífice mecânico			
<p>LOCALIZAÇÃO: Rua Felipe dos Santos, Professor João Lourenço, nº 21 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.050. Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270.</p> <p>Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'37.13"S Longitude 47° 4'5.28"O.</p>	<p>TIPOLOGIA ORIGINAL: [] Operação ferroviária [] Estrutura de manutenção [] Área esportiva [x] Moradia</p>	 <p>Casa do artífice mecânico (vila ferroviária)</p> <p>Google Earth</p> <p>Mapa com a casa do artífice mecânico destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
<p>ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984</p>	<p>ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF</p>		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
<p>CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do artífice mecânico.</p>			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
<p>SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: [] Pública [x] Privada [] Mista [] Concessão de uso [] Outros</p>	<p>USO ATUAL: [] Comercial [] Cultural [] Esportivo [] Industrial [] Residencial [] Serviço [] Administrativo [] Outros [x] Sem uso</p>	<p>ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: [] Bom [x] Regular [] Precário [] Em ruínas</p>	<p>VALORES: [x] Históricos [x] Arquitetônicos [x] Social [] Tecnológico [x] Urbano [] Econômico</p>
PROTEÇÃO: [] Internacional [] Nacional [] Estadual [x] Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			



Planta da casa do artífice mecânico destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU. Editado pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.

Casa do artífice mecânico em 2014. Fonte: acervo da autora.

Casa do artífice mecânico em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

- Planejamento
 Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

- Pública
 Privada
 Mista
 Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

UNICAMP, 2013. RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F.28
DENOMINAÇÃO: Casa do trabalhador			
LOCALIZAÇÃO: Rua Felipe dos Santos, Professor João Lourenço, nº 87 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.049 Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'37.67"S Longitude 47° 4'5.73"O.		TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input checked="" type="checkbox"/> Moradia	
		 <p>Mapa com a casa do trabalhador destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984		ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF	
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está à casa do trabalhador.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			



Planta do conjunto com a casa do trabalhador destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU, editado pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.

Fachada da casa do trabalhador em 2014. Fonte: acervo da autora.

Fachada da casa do trabalhador em 2016. Fonte: acervo da autora.

PROJETO DE REUTILIZAÇÃO

FASE PROJETUAL:

Planejamento

Em execução

DENOMINAÇÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.

OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.

PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.

TITULARIDADE DA GESTÃO:

Pública

Privada

Mista

Concessão de uso

INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO:

Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários

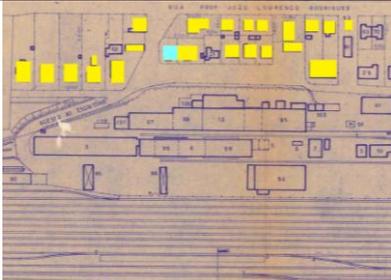
HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.

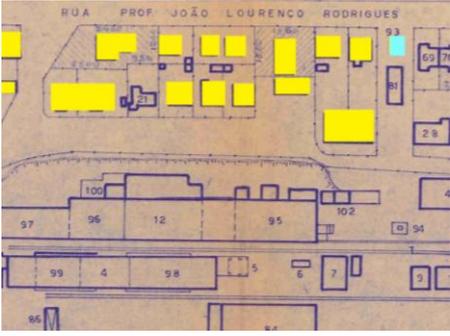
INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.

REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.
RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16. SILVA, Odair Marques. **Entrevista com Odair Guimarães**. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 03 jun.2017.

RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F.29
DENOMINAÇÃO: Casa do artífice soldador			
<p>LOCALIZAÇÃO: Rua Felipe dos Santos, Professor João Lourenço, nº 20 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.048 Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270.</p> <p>Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'37.90"S Longitude 47° 4'5.98"O.</p>	<p>TIPOLOGIA ORIGINAL: [] Operação ferroviária [] Estrutura de manutenção [] Área esportiva [x] Moradia</p>	 <p>Casa do artífice soldador (vila ferroviária)</p> <p>Mapa com a casa do artífice soldador destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
<p>ANO DE CRIAÇÃO: a partir de 1984</p>	<p>ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF</p>		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
<p>CONTEXTO HISTÓRICO: Em 1984, foram construídas na área da Companhia Mogiana 20 casas para os operários. Posteriormente, em 1920, a companhia férrea iniciou a construção de novas edificações – outro conjunto menor de casas operárias. No entanto, com a desativação do sistema, algumas casas foram invadidas. Em 2006 a área foi vendida para o IPEP, que tentou reintegrar posse da área, mas travou diversos conflitos com os moradores. Esse problema habitacional demorou anos para ser solucionado. Em 2015, o IPEP vendeu a propriedade para a empresa Leste Real Estate especializada na administração de ativos imobiliários, que no ano seguinte conseguiu efetuar a reintegração de posse e desocupar todas as casas da antiga vila ferroviária que eram utilizadas de forma residencial. A empresa fechou todos os acessos à vila e manteve apenas os imóveis tombados, entre os quais está a casa do artífice soldador.</p>			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
<p>SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: [] Pública [x] Privada [] Mista [] Concessão de uso [] Outros</p>	<p>USO ATUAL: [] Comercial [] Cultural [] Esportivo [] Industrial [] Residencial [] Serviço [] Administrativo [] Outros [x] Sem uso</p>	<p>ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: [] Bom [x] Regular [] Precário [] Em ruínas</p>	<p>VALORES: [x] Históricos [x] Arquitetônicos [x] Social [] Tecnológico [x] Urbano [] Econômico</p>
PROTEÇÃO: [] Internacional [] Nacional [] Estadual [x] Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 45/04.			

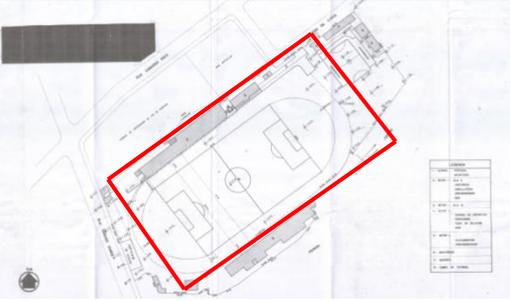
		
<p>Planta do conjunto com a casa do artífice soldador destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU. Editado pela autora com base no trabalho de Anunziata, 2013.</p>	<p>Casa do artífice soldador em 2014. Fonte: acervo da autora.</p>	<p>Casa do artífice soldador em 2016. Fonte: acervo da autora.</p>
<p>PROJETO DE REUTILIZAÇÃO</p>		
<p>FASE PROJETUAL: <input checked="" type="checkbox"/> Planejamento <input type="checkbox"/> Em execução</p>	<p>DENOMINAÇÃO: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários</p>	
<p>DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento. .</p>		
<p>OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.</p>		
<p>PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.</p>		
<p>TITULARIDADE DA GESTÃO <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso</p>	<p>INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários</p> <p>HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.</p>	
<p>INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.</p>		
<p>REFERÊNCIAS: ANUNZIATA, Antônio Henrique. O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971). Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013. GUIMARÃES, Otair. Entrevista com Otair Guimarães. Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017. RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16.</p>		
<p>RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos</p>		

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 30
DENOMINAÇÃO: Cabine de medição			
LOCALIZAÇÃO: Rua Professor João Lourenço, nº 93 (numeração atribuída pela Companhia Mogiana), Nº de Patrimônio FEPASA 353.051 Jardim Guanabara. Campinas – SP. CEP 13073-270. Coordenadas geográficas: Latitude 22°53'34.98"S Longitude 47° 4'4.23"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input checked="" type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input type="checkbox"/> Área esportiva <input type="checkbox"/> Moradia	 <p>Cabine de medição (vila ferroviária)</p> <p>Mapa com a cabine de medição destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: em 1950	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: -			
CONTEXTO HISTÓRICO: A cabine de medição foi implantada no conjunto em 1950 e transmitia energia elétrica para as casas existentes na vila ferroviária. Em virtude da importância da estrutura na vila ferroviária a mesma foi inserida no processo de tombamento pelo CONDEPACC juntamente com as casas operárias e os prédios de operação e manutenção ferroviária.			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input checked="" type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input checked="" type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico
PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input checked="" type="checkbox"/> Municipal			
ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: CONDEPACC 002/96. Resolução 045/04.			
 <p>Planta do conjunto com a cabine de medição destacada em azul na vila ferroviária. Fonte: CMU. Editado pela</p>	 <p>Cabine de medição em 2014. Fonte: acer-vo da autora.</p>	 <p>Cabine de medição em 2016. Fonte: acervo da autora.</p>	

autora com base no trabalho Anunzi- ata, 2013.	
PROJETO DE REUTILIZAÇÃO	
FASE PROJETUAL: <input checked="" type="checkbox"/> Planejamento <input type="checkbox"/> Em execução	DENOMINAÇÃO: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários
DESCRIÇÃO DO PROJETO: A proposta da empresa que adquiriu a área é conservar integralmente os imóveis tombados e atribuir diferentes usos. Estão previstos espaços para ONG's, projetos culturais e restaurantes. A intenção da empresa é que os bens tombados se tornem parte da vida cotidiana por meio da atribuição de novos usos e que funcionem após o horário comercial. O projeto para reabilitação do conjunto e construção de novas edificações está sendo avaliado pelo órgão de proteção responsável pelo tombamento.	
OBJETIVOS DA PROPOSTA: O eixo condutor do projeto nasce da valorização do patrimônio para que se possa obter lucro com o entorno. Para tanto, estão previstas construções de prédios comerciais e residenciais no antigo pátio ferroviário, uma espécie de “novo bairro”, na área central com fiação subterrânea e com pisos intertravados em paralelepípedo.	
PÚBLICO DESIGNADO: Conforme o diretor da empresa Leste Real Estate, os projetos incluirão públicos de todas as idades, gêneros e classes sociais.	
TITULARIDADE DA GESTÃO: <input type="checkbox"/> Pública <input checked="" type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso	INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO: Leste Real Estate Gestão de Ativos Imobiliários HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: A proposta ainda não foi executada e a casa pode ser identificada apenas com autorização da empresa proprietária pela área.
INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações sobre o projeto da Leste Real Estate entrar em contato com a empresa pelo telefone: (19) 2104-0350.	
REFERÊNCIAS ANUNZIATA, Antônio Henrique. O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971) . Dissertação (mestrado) – curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013. RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16. GUIMARÃES, Otair. Entrevista com Otair Guimarães . Depoimento concedido a Priscila Kamilynn Araujo dos Santos, em 03 de julho de 2017.	
RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos	

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 31a
DENOMINAÇÃO: Esporte Clube Mogiana (campo de futebol)			
LOCALIZAÇÃO: Rua Engenheiro Cândido Gomide, nº 196, Botafogo, Campinas - SP, 13020-210. Coordenadas geográficas: Latitude: 22°53'44.71"S Longitude: 47° 4'10.17"O.	TIPOLOGIA ORIGINAL: <input type="checkbox"/> Operação ferroviária <input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção <input checked="" type="checkbox"/> Área esportiva <input type="checkbox"/> Moradia	 <p>Conjunto Ferrov. da Estação Guanabara (Esporte Clube)</p> <p>Google Earth</p> <p>Mapa com o Esporte Clube Mogiana destacado em verde. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: 1940	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: Engenheiro Edgar Ariani			
<p>CONTEXTO HISTÓRICO: A revista da Mogiana, publicada em 1940 e editada pelos irmãos Pedroso, ressalta que as instalações para atividades físicas foram erguidas em uma área de 26 mil m² composta por campo de futebol gramado, pista de atletismo, tanques para salto e campos de arremesso de peso. No ano em que foi inaugurado, o estádio foi considerado pela mídia o mais moderno do interior paulista, suplantado apenas pelo Estádio Municipal do Pacaembu. A glória do Esporte Clube Mogiana vigorou até 1958, quando a companhia férrea que o fomentava entrou em declínio e o transporte ferroviário deu lugar ao rodoviário. Em 1971, a área passou a ser propriedade da FEPASA, assim como os demais prédios existentes no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara. Posteriormente, em 1985, após solicitações realizadas por movimentos sindicais de Campinas para instalação de um centro de lazer que atendesse as necessidades dos trabalhadores, o Esporte Clube teve seu nome alterado para Centro Educativo, Recreativo e Esportivo do Trabalhador de Campinas – CERECAMP “Honorácio Antônio da Costa” (antigo inspetor geral da Companhia Mogiana). A continuidade nas atividades de lazer com um novo nome foi assegurada pelo Decreto nº 24.130/85 sob a coordenação da SERT (na figura do Governo do Estado de São Paulo), que se instalou na parte interna da arquibancada principal do estádio. Porém, a partir de 2004 a gestão do local passou a ser executada pela SELJ.</p>			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Governo do Estado de São Paulo			
SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE: <input checked="" type="checkbox"/> Pública <input type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso <input type="checkbox"/> Outros	USO ATUAL: <input type="checkbox"/> Comercial <input type="checkbox"/> Cultural <input checked="" type="checkbox"/> Esportivo <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Serviço <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Outros <input type="checkbox"/> Sem uso	ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO: <input checked="" type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Em ruínas	VALORES: <input checked="" type="checkbox"/> Históricos <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos <input checked="" type="checkbox"/> Social <input type="checkbox"/> Tecnológico <input type="checkbox"/> Urbano <input type="checkbox"/> Econômico

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**

 <p>Planta do Esporte Clube Mogiana destacada em vermelho, s/d. Fonte: Acervo CERECAMP.</p>	<p>PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input type="checkbox"/> Municipal</p>	<p>ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: Até o final de 2016 a área esportiva encontra-se em estudo para aplicação do tombamento pelo CONDEPACC.</p>
 <p>Esporte Clube Mogiana s/d. Fonte: acervo do CERECAMP</p>	 <p>Esporte Clube Mogiana em 2016. Fonte: acervo da autora.</p>	 <p>Grupo da Igreja Batista no Campo de Futebol do CERECAMP, em 2016. Fonte: acervo CERECAMP.</p>
PROJETO DE REUTILIZAÇÃO		
<p>FASE PROJETUAL: <input type="checkbox"/> Planejamento <input checked="" type="checkbox"/> Em execução</p>	<p>DENOMINAÇÃO: Centro Educacional Recreativo e Esportivo de Campinas (CERECAMP)</p>	
<p>DESCRIÇÃO DO PROJETO: No decorrer dos anos, a área esportiva permaneceu com o uso designado pela Companhia Mogiana em 1940 quando foi inaugurado. Até o final de 2016, no local eram realizadas atividades desportivas de futebol, atletismo e caminhada, além do uso administrativo por parte da SELJ, que se instalou na parte interna da arquibancada.</p>		
<p>OBJETIVOS DA PROPOSTA: Manter o uso original do espaço com a realização das práticas desportivas.</p>		
<p>PÚBLICO DESIGNADO: Moradores da cidade de Campinas e região</p>		
<p>TITULARIDADE DA GESTÃO: <input checked="" type="checkbox"/> Pública <input type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso</p>	<p>INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO: Diretoria Regional de Esportes, Lazer e Juventude de Campinas</p> <p>HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: Até o final do CERECAMP e a SELJ funcionavam de segunda a sexta-feira das 9h às 18h.</p>	
<p>INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações entrar em contato com a Secretária Regional de Esportes, Lazer e Juventude de Campinas: (19) 3243.8188.</p>		
<p>REFERÊNCIAS: OLIVEIRA FILHO, Celso Franco. Fora dos Trilhos: a história do Esporte Clube Mogiana. Campinas. E-color. Ed. Gráfica, 2008. ABRAHÃO, Fernando Antônio; GATTI, Gilberto. Interesses vinculados: diálogos entre sociedade e arquivos na preservação de monumentos históricos de Campinas. In: Objeto Patrimônio: I Fórum de Pesquisas sobre o Patrimônio Cultural Campineiro. Campinas, 2013. FÁVERO, Leonice. Entrevista com Leonice Fávero. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 03.jun.2017.</p>		

FICHA DE REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO			
IDENTIFICAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO			F. 31 b
DENOMINAÇÃO: Esporte Clube Mogiana (arquibancadas)			
<p>LOCALIZAÇÃO: Rua Engenheiro Cândido Gomide, nº 196. Botafogo, Campinas - SP, 13020-210.</p> <p>Coordenadas geográficas: Latitude: 22°53'44.71"S Longitude: 47° 4'10.17"O.</p>	<p>TIPOLOGIA ORIGINAL</p> <p><input type="checkbox"/> Operação ferroviária</p> <p><input type="checkbox"/> Estrutura de manutenção</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Área esportiva</p> <p><input type="checkbox"/> Moradia</p>	 <p>Conjunto Ferrov. da Estação Guanabara (Esporte Clube)</p> <p>Google Earth Mapa com o Esporte Clube Mogiana destacado em verde. Fonte: elaborado pela autora no Google Earth, 2017.</p>	
ANO DE CRIAÇÃO: 1940	ANTIGA EMPRESA: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF		
ARQUITETO/ENGENHEIRO RESPONSÁVEL: Engenheiro Edgar Ariani			
<p>CONTEXTO HISTÓRICO: A revista da Mogiana, publicada em 1940 e editada pelos irmãos Pedroso, ressalta que as instalações para atividades físicas foram erguidas em uma área de 26 mil m² composta por campo de futebol gramado, pista de atletismo, tanques para salto e campos de arremesso de peso. No ano em que foi inaugurado, o estádio foi considerado pela mídia o mais moderno do interior paulista, suplantado apenas pelo Estádio Municipal do Pacaembu. A glória do Esporte Clube Mogiana vigorou até 1958, quando a companhia férrea que o fomentava entrou em declínio e o transporte ferroviário deu lugar ao rodoviário. Em 1971, a área passou a ser propriedade da FEPASA, assim como os demais prédios existentes no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara. Posteriormente, em 1985, após solicitações realizadas por movimentos sindicais de Campinas para instalação de um centro de lazer que atendesse as necessidades dos trabalhadores, o Esporte Clube teve seu nome alterado para Centro Educativo, Recreativo e Esportivo do Trabalhador de Campinas – CERECAMP “Honorácio Antônio da Costa” (antigo inspetor geral da Companhia Mogiana). A continuidade nas atividades de lazer com um novo nome foi assegurada pelo Decreto nº 24.130/85 sob a coordenação da SERT (na figura do Governo do Estado de São Paulo), que se instalou na parte interna da arquibancada principal do estádio. Porém, a partir de 2004 a gestão do local passou a ser executada pela SELJ.</p>			
PROPRIETÁRIO ATUAL: Governo do Estado de São Paulo			
<p>SITUAÇÃO DE PROPRIEDADE:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Pública</p> <p><input type="checkbox"/> Privada</p> <p><input type="checkbox"/> Mista</p> <p><input type="checkbox"/> Concessão de uso</p> <p><input type="checkbox"/> Outros</p>	<p>USO ATUAL:</p> <p><input type="checkbox"/> Comercial</p> <p><input type="checkbox"/> Cultural</p> <p><input type="checkbox"/> Esportivo</p> <p><input type="checkbox"/> Industrial</p> <p><input type="checkbox"/> Residencial</p> <p><input type="checkbox"/> Serviço</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Administrativo</p> <p><input type="checkbox"/> Outros</p> <p><input type="checkbox"/> Sem uso</p>	<p>ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFÍCIO:</p> <p><input type="checkbox"/> Bom</p> <p><input type="checkbox"/> Regular</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Precário</p> <p><input type="checkbox"/> Em ruínas</p>	<p>VALORES:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Históricos</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônicos</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Social</p> <p><input type="checkbox"/> Tecnológico</p> <p><input type="checkbox"/> Urbano</p> <p><input type="checkbox"/> Econômico</p>

**Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário**

 <p>Arquibancadas destacadas em vermelho, s/d. Fonte: Acervo CERECAMP.</p>	<p>PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Nacional <input type="checkbox"/> Estadual <input type="checkbox"/> Municipal</p>	<p>ÓRGÃO DE PRESERVAÇÃO E NÚMERO DO PROCESSO: Até o final de 2016 a área esportiva encontra-se em estudo para aplicação do tombamento pelo CONDEPACC.</p>
 <p>Faixa de interdição da arquibancada. Fonte: acervo da autora.</p>	 <p>Arquibancada principal e sede da SELJ em 2016. Fonte: acervo da autora.</p>	 <p>Arquibancada em precário estado de conservação. Fonte: acervo da autora.</p>
PROJETO DE REUTILIZAÇÃO		
<p>FASE PROJETUAL: <input type="checkbox"/> Planejamento <input checked="" type="checkbox"/> Em execução</p>	<p>DENOMINAÇÃO: Centro Educacional Recreativo e Esportivo de Campinas (CERECAMP)</p>	
<p>DESCRIÇÃO DO PROJETO: Desde quando as arquibancadas foram interditadas, a SELJ aguarda autorização e repasse de verba do Governo do Estado de São Paulo para executar a reforma completa da área esportiva.</p>		
<p>OBJETIVOS DA PROPOSTA: ampliar as atividades desportivas</p>		
<p>PÚBLICO DESIGNADO: moradores da cidade de Campinas e região</p>		
<p>TITULARIDADE DA GESTÃO: <input checked="" type="checkbox"/> Pública <input type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/> Mista <input type="checkbox"/> Concessão de uso</p>	<p>INSTITUIÇÃO RESPONSÁVEL PELA GESTÃO: Secretaria de Esportes, Lazer e Juventude de Campinas – (SELJ). HORÁRIOS E DIAS DE FUNCIONAMENTO: Até o final o CERECAMP e a SELJ funcionavam de segunda a sexta-feira das 9h às 18h.</p>	
<p>INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Para maiores informações entrar em contato com a Secretária Regional de Esportes, Lazer e Juventude de Campinas: (19) 3243.8188.</p>		
<p>REFERÊNCIAS: OLIVEIRA FILHO, Celso Franco. Fora dos Trilhos: a história do Esporte Clube Mogiana. Campinas. E-color. Ed. Gráfica, 2008. ABRAHÃO, Fernando Antônio; GATTI, Gilberto. Interesses vinculados: diálogos entre sociedade e arquivos na preservação de monumentos históricos de Campinas. In: Objeto Patrimônio: I Fórum de Pesquisas sobre o Patrimônio Cultural Campineiro. Campinas, 2013. FÁVERO, Leonice. Entrevista com Leonice Fávero. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 03.jun.2017.</p>		
<p>RESPONSÁVEL PELO PREENCHIMENTO: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos</p>		

6.3. Roteiro de Entrevista

- 1) Até o final de 2016, como os prédios administrados pela instituição (UNICAMP, Leste Real Estate e SELJ) no antigo Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara eram utilizados? Quais eram as atividades realizadas no local? Quando elas foram implementadas?
- 2) Quando e como foi realizado o processo de concessão ou aquisição da propriedade do(s) edifício(s)? A concessão é própria ou há um período determinado?
- 3) Antes da reintegração de posse, existiam pessoas ocupando os imóveis? Em caso positivo, quais foram as ações desenvolvidas para desocupação da área?
- 4) Como foi ou está sendo concebido o projeto de reutilização? Quando foi realizado ou será implementado? Trata-se, portanto, da elaboração do projeto de reutilização bem como sua implementação.
- 5) Desde que foi realizada a concessão por parte da instituição quais intervenções físicas foram realizadas no local? Estas intervenções estão relacionadas a novos usos ou projetos relativos?
- 6) Dentro dos projetos de reutilização, estão previstos usos para os bens ferroviários? Em caso afirmativo, o processo de planejamento foi ou está sendo realizado sob a perspectiva patrimonial?
- 7) Quais as dificuldades encontradas na gestão e manutenção de cada um dos bens patrimoniais administrados pela instituição?
- 8) Cada um dos espaços existentes no Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara concentra um alto valor simbólico e representativo para a história campineira. Nesse sentido, até o final de 2016, existia ou estavam em fase de planejamento, ações para que a dimensão simbólica da área não se perdesse?

9) Tendo em vista os diferentes tipos de projetos e usos, até o final de 2016 existia alguma forma de sensibilização sobre o patrimônio industrial ferroviário ou interpretação patrimonial? Em caso positivo, como essa prática era realizada?

10) Existia alguma parceria com empresas privadas, agências de financiamento ou órgãos públicos para a gestão dos bens patrimoniais administrados pela instituição?

11) Cada um dos imóveis faz parte de um antigo conjunto ferroviário, que até o final de 2016 era administrado por diferentes agentes sociais. Desta forma, existia algum contato, vínculo ou parceria com os gestores vizinhos que atuavam na área do conjunto? É de conhecimento do Sr. (a) os usos e ações realizadas nos prédios ferroviários ao lado?

7. ANEXOS

7.1. Contrato de cessão em comodato firmado entre a UNICAMP e a FEPASA

FLS
DRI/093/89 - CD

CONTRATO DE CESSÃO EM COMODATO QUE FAZEM
A FEPASA - FERROVIA PAULISTA S/A., E A
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS -
UNICAMP.

33
22/10/89

Pelo presente instrumento particular, de um lado, como comodante a FEPASA - FERROVIA PAULISTA S/A., concessionária de serviço público de transporte ferroviário, inscrita no CGC/MF sob nº 60.500.998/0001-15, com sede nesta Capital, à Rua Mauá, 51 - Campos Elíseos, neste ato representada por seus Diretores ao final assinados, ora denominada simplesmente FEPASA, e, de outro lado, como comodatária, a UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS - UNICAMP, neste ato representada por seu Reitor ao final assinado, adiante designada simplesmente UNICAMP, têm entre si, justo e acordado o que segue:

CLÁUSULA PRIMEIRA

A FEPASA é legítima proprietária a justo título de área de terreno em porção maior, localizada em Campinas, da qual foi destacada a área com 9.076,20 metros quadrados, componente do pátio ferroviário de Guanabara, contendo o prédio da Estação, a gare e armazém, identificados na planta DP 2315, que fica fazendo parte integrante do presente.

CLÁUSULA SEGUNDA

Sendo do interesse das partes e conforme autorizado pela Resolução de Diretoria RD nº 512/89, de 14/11/89, a FEPASA cede, como de fato cedido tem, em comodato, à UNICAMP, a área supra mencionada, mediante as condições ora aduzidas.

CLÁUSULA TERCEIRA

O prazo da vigência desta cessão em comodato será de 30 (trinta) anos, contados a partir da data da assinatura do presente contrato, podendo entretanto, caso haja interesse, ser renovado por igual período mediante acordo entre as partes com 90 (noventa) dias de antecedência.

FEPASA - FERROVIA PAULISTA S/A. - Rua Mauá, 51 - Campos Elíseos - 13051-900 - Campinas - SP - Tel: (019) 225-2211 - Fax: (019) 227-24

CLÁUSULA QUARTA

A área objeto do comodato destina-se, exclusivamente, à instalação de um Centro Cultural direcionado ao desenvolvimento permanente de atividades culturais e artísticas e abrigo do Centro de Memória da UNICAMP e do acervo do Instituto de Artes.

Parágrafo único: é expressamente vedada a utilização da área objeto do comodato para qualquer outro fim, responsabilizando-se a UNICAMP pela sua conservação e bom uso como se de sua propriedade fosse.

CLÁUSULA QUINTA

A área objeto do presente comodato não poderá ser cedida, transferida, locada e ou emprestada a terceiros, no todo ou em parte, sem prévia e expressa autorização da FEPASA.

CLÁUSULA SEXTA

A UNICAMP às suas expensas, poderá proceder à reconstrução e adaptação dos espaços ora edificados na área objeto do comodato, após aprovação, pela FEPASA, do projeto de implantação do Centro Cultural, respeitadas as seguintes condições:

- a - implantação de vedação de faixa com mourões de concreto e tela de arame (ou similar) no limite entre a área objeto do comodato e áreas remanescentes de propriedade da FEPASA, visando impedir o acesso de terceiros à área operacional, prevendo-a desde o início de execução das obras;
- b - a área correspondente a 3.463,50 metros quadrados, livre de benfeitorias conforme identificado em planta, deverá permanecer isenta de edificações salvo novo acordo que estabeleçam entre si a UNICAMP e a FEPASA;
- c - a área correspondente a 3.148,70 metros quadrados, incluindo como benfeitorias a gare, plataforma e prédio da Estação conforme identificado em planta, ficará sujeita a alterações decorrentes da nova implantação, desde que as intervenções propostas em projeto não danifiquem, descaracterizem ou alterem o sistema construtivo da gare, preservem no mínimo os espaços do prédio da Estação objeto de sua construção original (385,35 metros quadrados) e não excedam a área construída final da referida edificação a 1.400,00 metros quadrados;

Processo nº 111.223/2011 - Tomo 01/11 23724

Do 1

Processo nº 148 - CDP 011

FEPASA

Assinatura

d - a área correspondente a 2.464,00 metros quadrados, incluindo como benfeitorias a plataforma e armazém conforme identificado em planta, fica sujeita a demolições e ou alterações decorrentes da nova implantação, desde que prevaleça área construída de no mínimo 780,00 metros quadrados e no máximo 2.400,00 metros quadrados.

e - os sistemas de despejo de águas servidas e pluviais não poderão ser desviados para a faixa de domínio reservada à operação dos trens.

Parágrafo único: A infringência a qualquer disposição quanto as posturas municipais, tornará a UNICAMP responsável direta perante a FEPASA pelos prejuízos dali advindos.

CLÁUSULA SÉTIMA

Caberá à UNICAMP concomitantemente a aprovação do projeto efetuar, às suas expensas, a locação de imóveis para o remanejamento dos órgãos regionais da FEPASA que ora ocupam as edificações objeto do presente comodato, conforme necessidades desta última.

CLÁUSULA OITAVA

As benfeitorias que vierem a ser erigidas durante o prazo de vigência da presente cessão em comodato, integrarão o patrimônio da FEPASA, sem direito a retenção ou indenização ao término, antecipado ou não, do presente instrumento.

CLÁUSULA NONA

Na data do término do prazo de vigência estipulado na cláusula terceira e caso não haja acordo entre as partes quanto a renovação do comodato, a UNICAMP se compromete a devolver à FEPASA a área objeto do comodato completamente livre e desocupada.

CLÁUSULA DÉCIMA

A UNICAMP se obriga a satisfazer todas as exigências dos Poderes Públicos a que der causa.

3
20/10/6

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA

A UNICAMP caberá o pagamento da totalidade dos impostos e taxas federais, estaduais e municipais, que incidem ou venham a incidir sobre o imóvel objeto deste instrumento, bem como dos prêmios dos seguros que a FEPASA, a seu critério, julgar necessários para a defesa de seu patrimônio. Caberá, ainda, à UNICAMP o pagamento das despesas relativas a limpeza, força e luz, água e esgoto.

Fls. n.º 24
Proc. n.º 9265/89.
Rub. MV.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA

A UNICAMP assume a responsabilidade plena por todos os prejuízos causados por sua atividade no local, em relação a FEPASA ou a terceiros.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA

A FEPASA obriga-se, por si e seus sucessores, a garantir a UNICAMP durante o prazo do comodato, o uso pacífico do imóvel. No caso de a FEPASA alienar, transferir, ou entregar, como parcela de subscrição de capital, à outra empresa o imóvel ora cedido, todos os seus direitos e obrigações derivados do presente contrato, inclusive a futura propriedade das benfeitorias, passarão a essa outra empresa, que se obriga a respeitar e cumprir o presente comodato em todas as suas cláusulas e condições.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA

A presente cessão é outorgada pela FEPASA e recebida pela UNICAMP a título precário e se regerá pelas normas contidas nos artigos 1248 e seguintes do Código Civil Brasileiro.

Parágrafo único: A cessão em comodato, no entanto cessará por exclusivo critério da FEPASA, independentemente de notificação ou interpelação judicial ou extrajudicial, no caso de infringência pela UNICAMP de qualquer disposição deste instrumento.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA

Fica eleito pelas partes o foro competente da Comarca da Capital, para dirimir as questões oriundas do presente instrumento.

FEPASA
Rua João Pinheiro, 145 - CEP 01.011-200 - Fone 011 223-3211 - Telex 0111 22734
1-1981

Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas - SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário

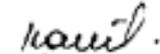
E, por estarem as partes justas e contratadas, assinam o presente em 03 (três) vias de igual teor e forma, perante as 02 (duas) testemunhas abaixo nomeadas, para que produza seus jurídicos e legais efeitos.

São Paulo, 04 de Junho de 1990

Pela FEPASA - FERROVIA PAULISTA S/A.


ANTONIO CARLOS RIOS CORRAL
DIRETOR PRESIDENTE



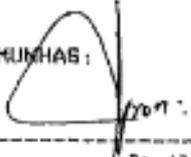

IVAM SÉRGIO COSTA
DIRETOR DO PATRIMONIO

Pela UNIVERCIDADE ESTADUAL
DE CAMPINAS - UNICAMP


PAULO RENATO COSTA SOUZA
REITOR

TESTEMUNHAS:

1ª _____
2ª _____


RG 12.521.379


RG 11.246.052

AVBH/aisl.

FEPASA S/A. Rua João Pessoa, 148 - CEP 010 - São Paulo - SP. Telefone (011) 223-3211 - Telex 0211 23724

7.2. Ofício de solicitação do decreto de utilidade pública

Fls. nº 233
P/E nº 01P 2365/1984
Rub. 111

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
Gabinete do Reitor
Campinas, 07 de Abril de 2016


UNICAMP
Of. GR nº 0127/16

Excelentíssimo Senhor Prefeito,

Pelo presente consultamos Vossa Excelência sobre a intenção de novamente decretar a área composta pelo leito ferroviário da antiga linha tronco da extinta Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (código cartográfico: 3412.64.12.0001.00000 – Cód. Anterior 03-007272000), como de utilidade pública, conforme Decreto Municipal nº 13.659/2001 (anexo I), revogado através do Decreto Municipal nº 15.529/2006 (anexo II).

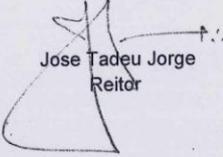
Esclarecemos que atualmente o local abriga o Centro Cultural de Inclusão e Integração Social – CIS/Guanabara, vinculado a Pró-Reitoria de Extensão e Assuntos Comunitários da UNICAMP, onde são desenvolvidos diversos projetos e programas de educação, cultura e lazer, para o público da comunidade de Campinas e da Região Metropolitana.

Contudo, o contrato de cessão em comodato entre a Ferrovia Paulista S/A – FEPASA e a Universidade Estadual de Campinas expira em 2020, ameaçando a continuidade das atividades desenvolvidas.

Assim sendo, solicitamos vossa especial atenção e de vossa Assessoria, colocando-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Na expectativa do acolhimento à presente solicitação, renovo-lhe meus sentimentos de elevada estima e apreço.

Atenciosamente,

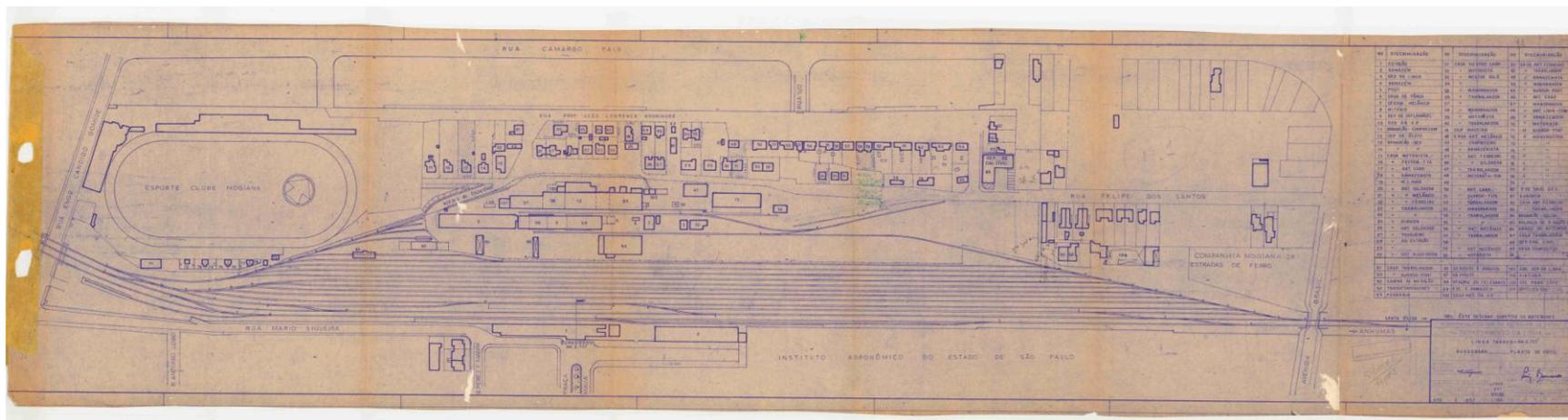

Jose Tadeu Jorge
Reitor

CÓPIA

Exmo. Sr.
Jonas Donizette
Prefeito do Município de Campinas
Avenida Anchieta, nº 200 - Campinas - SP
CEP: 13.015-904

Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP):
estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário

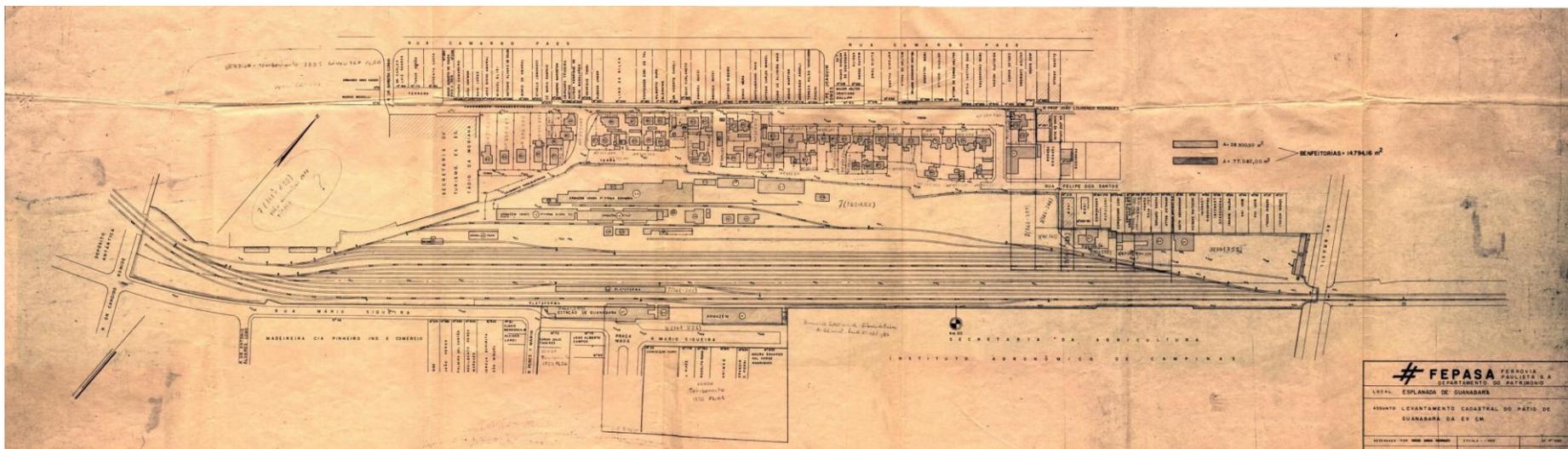
7.3. Planimetria do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em 1969



Fonte: biblioteca CMU. ⁷⁴

⁷⁴ O levantamento planimétrico foi plotado na versão impressa.

7.4. Planimetria do Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em 1971



Fonte: biblioteca CMU.⁷⁵

⁷⁵ O levantamento planimétrico foi plotado na versão impressa.

7.5. Termo de cessão sobre o depoimento oral

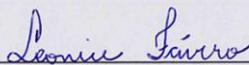
7.5.1. Leonice Fávero coordenadora do CERECAMP

TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL – ENTREVISTA

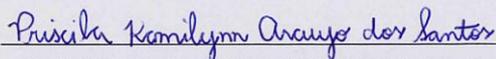
Pelo presente documento, **LEONICE FÁVERO (CEDENTE)** cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” e a pesquisadora **PRISCILA KAMILYNN ARAUJO DOS SANTOS** a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia **03 de junho de 2017**, na cidade de Campinas perante a pesquisadora Priscila Kamilynn Araujo dos Santos.

Ficam, portanto, a UNESP e a pesquisadora Priscila Kamilynn Araujo dos Santos consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. A pesquisadora, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

Campinas, 03 de junho de 2017.



LEONICE FÁVERO



PRISCILA KAMILYNN ARAUJO DOS SANTOS

DADOS DOS PARTICIPANTES

Nome completo da entrevistada: *Leonice Fávero*
Telefone: (19) 98164-0841
RG: 4.384.482-2

DADOS DA ENTREVISTADORA

Nome completo da entrevistadora: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos
Telefone: (11) 9 87564871
RG: 37.180.375-5

7.5.2. Odair Marques Silva – coordenador do CIS – Guanabara

TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL – ENTREVISTA

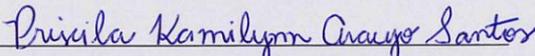
Pelo presente documento, **ODAIR MARQUES SILVA (CEDENTE)** cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” e a pesquisadora **PRISCILA KAMILYNN ARAUJO DOS SANTOS** a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia **29 de junho de 2017**, na cidade de Campinas perante a pesquisadora Priscila Kamilynn Araujo dos Santos.

Ficam, portanto, a UNESP e a pesquisadora Priscila Kamilynn Araujo dos Santos consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. A pesquisadora, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

Campinas, 29 de junho de 2017



ODAIR MARQUES SILVA



PRISCILA KAMILYNN ARAUJO DOS SANTOS

DADOS DOS PARTICIPANTES

Nome completo do entrevistado: Odair Marques da Silva
Telefone: 9 8707 8131
RG: 11.312.981-0

DADOS DA ENTREVISTADORA

Nome completo da entrevistadora: Priscila Kamilynn Araujo dos Santos
Telefone: (11) 9 87564871
RG: 37.180.375-5

7.5.3. Otair Magalhães – diretor da empresa Leste Real Estate

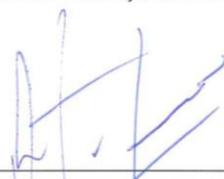
TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL – ENTREVISTA

Pelo presente documento, **OTAIR GUIMARÃES**, brasileiro, casado, empresário, inscrito no RG sob o nº 26083942, e no CPF/MF sob o nº 053.866.278-64, com domicílio profissional na Rua Barão de Jaguará, nº 707, 13º andar, Centro, Município de Campinas, Estado de São Paulo, CEP 13.015-926, telefone (19) 2104-0350, cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” e à pesquisadora **PRISCILA KAMILYNN ARAUJO DOS SANTOS** a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia **03 de julho de 2017**, na cidade de Campinas perante a pesquisadora Priscila Kamillynn Araujo dos Santos.

Ficam, portanto, a UNESP e a pesquisadora Priscila Kamillynn Araujo dos Santos consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, exclusivamente para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, desde que sua manipulação não implique que as partes isoladas adquiram outra conotação, senão aquelas empregadas pelo cedente no contexto em que foram prestadas.

Por fim, o cedente permite que o mesmo seja disponibilizado a terceiros, desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. A pesquisadora, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

Campinas/SP, 03 de julho de 2017.



OTAIR GUIMARÃES



PRISCILA KAMILYNN ARAUJO DOS SANTOS

DADOS DA ENTREVISTADORA

Nome completo da entrevistadora: Priscila Kamillynn Araujo dos Santos

Telefone: (11) 9 87564871

RG: 37.180.375-5

