UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

RAFAELA ROGATO RONDON SILVA

BENS FERROVIÁRIOS DE MAIRINQUE: ANÁLISE DA ARTICULAÇÃO DO CONJUNTO INDUSTRIAL URBANO E SUA PRESERVAÇÃO

BAURU
2017

RAFAELA ROGATO RONDON SILVA

BENS FERROVIÁRIOS DE MAIRINQUE: ANÁLISE DA ARTICULAÇÃO DO CONJUNTO INDUSTRIAL URBANO E SUA PRESERVAÇÃO

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

Silva, Rafaela Rogato Rondon.
Bens ferroviários de Mairinque: análise da articulação do conjunto industrial urbano e sua preservação / Rafaela Rogato Rondon Silva, 2017
389 f.

Orientador: Eduardo Romero de Oliveira

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

1. Preservação. 2. Conjunto Ferroviário. 3. Patrimônio Industrial. 4. Mairinque. I. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação. II. Título.

Bens ferroviários de Mairinque: análise da articulação do conjunto industrial urbano e sua preservação

Defesa
Aprovada em: 02 de outubro de 2017.
Local: Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC). 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. Norma Regina Truppel Constantino
Universidades Estadual Paulista (UNESP)

Membro II. Externo.
Dr. Antônio Soukef Junior
FIAM-FAAM Centro Universitário

Suplente I. Professor do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo.
Dr. Nilson Ghirardello
Universidade Estadual Paulista (UNESP)

Suplente II. Externo.
Dra. Manoela Rossinetti Rufinoni
Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP).

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Bauru

ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE RAFAELA ROGATO RONDON SILVA, 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 14:00 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. NORMA REGINA TRUPPEL CONSTANTINO do(a) Departamento de Arq Urb e Paisagismo / Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicacao de Bauru, Prof. Dr. ANTONIO SOUKEF JÚNIOR do(a) Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano / FIAM-FAAM Centro Universitário, sob a presidência do primeiro, a fim de proceder a arguição pública da DISSERTAÇÃO DE MESTRADO de RAFAELA ROGATO RONDON SILVA, intitulada **Bens Ferroviários de Mairinque: análise da articulação do conjunto industrial urbano e sua preservação**. 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. NORMA REGINA TRUPPEL CONSTANTINO

Prof. Dr. ANTONIO SOUKEF JÚNIOR

Dedico este trabalho aos leitores e (re)escritores.

Agradecimentos

Agradeço ao tempo, que mesmo correndo contra mim, nunca me faltou. Agradeço aos amigos, que mesmo poucos, (re)apareceram em momentos oportunos. Agradeço aos que guiaram meu caminho e trabalho, que mesmo não conhecendo a trajetória, sabiam do melhor destino final, dentre eles, o meu cordão tríplice: pai, mãe e irmão. Agradeço, em especial, ao meu orientador Dr. Eduardo Romero de Oliveira pelo incentivo, a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo financiamento nacional[1] e internacional[2], a Universidade Estadual Paulista (UNESP) pela oportunidade e a banca examinadora pelas contribuições.

[1] Processo nº 2015/06931-1, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Lembramos ainda que 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.
[2] Processo nº 2015/25054-1.

Resumo: A presente pesquisa propõe a análise do conjunto ferroviário existente na cidade de Mairinque, localizada no Estado de São Paulo e fundada originalmente como uma vila, em 1890, para atender aos interesses da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana. Dentre os edifícios da vila, que ainda prevalecem, encontram-se, por exemplo, casas, oficinas, galpões e armazém. A estação de Mairinque foi tombada pelo CONDEPHAAT e IPHAN, porém existem outros remanescentes do conjunto ferroviário, mesmo sem receber proteção legal semelhante. Nesse caso, cabe questionar se as medidas de proteção e as apropriações adotadas no decorrer do tempo contribuíram para a manutenção da articulação original e permanência do conjunto. Dessa forma, nosso objetivo geral consiste em compreender a articulação entre os bens que determinam o entendimento sobre o conjunto, por meio da análise sobre a formação original ferroviária, as medidas de proteção e intervenção promovidas e a situação atual em que se encontra, a fim de estabelecermos diretrizes de preservação adequadas à realidade local. Para tanto, a metodologia de trabalho inclui pesquisa documental e bibliográfica, levantamento de campo, inventário, mapeamento e entrevista. Sendo que as diretrizes propostas poderiam alterar a condição de abandono e descaracterização das áreas que sofreram com o declínio da ferrovia, valorizar regiões que possuem vestígios dessa atividade e modificar as relações empreendidas entre a cidade e o conjunto.

Palavras-chave: Preservação, Conjunto Ferroviário, Patrimônio Industrial, Mairinque.

Abstract: This research proposes the analysis of the existing railway's set in the city of Mairinque, located in the State of São Paulo and originally founded as a village, in 1890, to serve the interests of the Estrada de Ferro Sorocabana Company's. Among the buildings which still prevail in the village there are houses, workshops, sheds and warehouse. The Mairinque station was legally protected by IPHAN and CONDEPHAAT, but other remnants of the railway's set still exist in the city, even without receiving the same protection. In this way, we study if the protective measures and the appropriations used over the years contributed to the maintenance of the set continuity and original articulation. Thus, our overall goal is to understand the relation between the railway's estate, which helps to understand this set, through the analysis of the original formation of the rail set, the conservation and interventionist measures promoted and the current situation of this set, in order to establish appropriate preservation guidelines to the local conditions. Therefore, the chosen work methodology includes inventory and mapping, documental and bibliographic research, interview and technical visit. The appropriate guidelines to local conditions could change the current state of abandonment of the areas which suffered from the decline of the railroad, value regions that still have traces of this activity and modify the relations undertaken between the city and the set.

Keywords: Preservation, Rail Set, Industrial Heritage, Mairinque.

Lista de figuras

Figura 01: localização do conjunto ferroviário de Mairinque..... 4
Figura 02: delimitações originais dos espaços em Mairinque de acordo com a ocupação da companhia EFS 5
Figura 03: vista área da vila de Mairinque com a divisão por quadras, os três quarteirões de moradia definidos pela companhia e a área operacional (déc. 1930). 37
Figura 04: localização dos imóveis construídos pela EFS na “Vila Mayrink” e os demais imóveis localizados no “Arraial dos sapos” (19--) 39
Figura 05: foto do antigo jardim da estação (onde posteriormente foi construído o armazém) no qual, ao fundo, é possível visualizar as residências construídas pela EFS para os funcionários (à direita) e o antigo restaurante (à esquerda) (1906)..... 39
Figura 06: quintais coletivos ocupados por novas construções no interior dos quarteirões (1986)..... 40
Figura 07: casa para os funcionários da companhia EFS na Rua Carlos Gomes (1981)..... 40
Figura 08: divisão por tipologia arquitetônica das casas para os funcionários da Companhia EFS (1981)..... 41
Figura 09: casas localizadas na Av. Gaspar Ricardo Junior para os funcionários da ferrovia (19--) 42
Figura 10: casas localizadas na Rua Luiz Matheus Maylasky para funcionários da EFS (1981)..... 43
Figura 11: pátio ferroviário de Mairinque (19--) 44
Figura 12: localização dos imóveis pertencentes à EFS ou que foram construídos em terrenos cedidos pela companhia ferroviária (1935)..... 45
Figura 13: antigo hotel (19--). Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque..... 45
Figura 14: estação ferroviária de Mairinque (19--) 47
Figura 15: antigo bar da estação ferroviária de Mairinque (1912)..... 47
Figura 16: esquema de localização dos imóveis e espaços construídos vinculados à companhia ferroviária EFS no período de 1890 a 1910 sobreposto em um mapa de 1960 48
Figura 17: planta parcial dos terrenos arruados da Fazenda Mayrink para divisão em lotes (1929) 50
Figura 18: planta da Fazenda “Mayrink” pertencente à Estrada de Ferro Sorocabana (1925). Fonte: acervo do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA. 50
Figura 19: casarão no interior do horto florestal de Mairinque (19--)..... 52
Figura 20: esquema de localização dos imóveis e espaços construídos vinculados à companhia ferroviária EFS no período de 1910 a 1930 sobreposto em um mapa de 1960 52

Figura 21: Planta Geral da Fazenda “Mayrink” já com o arruamento definido onde estão destacados os imóveis relacionados à área operacional (1942) ... 54
Figura 22: Projeto de arruamento de uma parte da Fazenda da Estrada em Mayrink (1923) 56
Figura 23: inauguração do pontilhão para passagem de veículos (1969) 59
Figura 24: levantamento aerofotogramétrico das linhas em tráfego (déc. 1970) 59
Figura 25: alienação por venda à prefeitura municipal de Mairinque, de área de terreno, com benfeitorias, onde funcionava o Mairinque hotel (1970) 60
Figura 26: área operacional da FEPASA (1986) 61
Figura 27: esquema de localização dos imóveis e espaços construídos vinculados à companhia ferroviária EFS no período posterior a 1930 sobreposto em um mapa de 1960 64
Figura 28: vista panorâmica de Mairinque, à direita da estação, os edifícios das antigas oficinas e à esquerda, o túnel interligando as 2 áreas urbanas seccionadas pela ferrovia (2000) 99
Figura 29: mapa com a localização dos imóveis identificados pelo historiador Adler Homero Fonseca de Castro, durante a vistoria ao conjunto ferroviário de Mairinque no processo de tombamento pelo IPHAN (2002) 105
Figura 30: conjunto residencial histórico referente à origem ferroviária de Mairinque (2002) 107
Figura 31: zoneamento do Município de Mairinque (2006) 114
Figura 32: casas do primeiro quarteirão sendo restauradas (2014) 116
Figura 33: projeto de restauro para a estação ferroviária de Mairinque (2015) 118
Figura 34: desenho do entorno de 300 metros da estação ferroviária de Mairinque, referente ao processo de tombamento n° 24383/86 disponível no CONDEPHAAT, sobreposto na área central da cidade atual 121
Figura 35: desenho do polígono de entorno determinado para a estação ferroviária de Mayrink, referente ao processo de tombamento nº 1434-T-98 disponível no IPHAN, sobreposto na área central da cidade atual 125
Figura 36: sobreposição das diferentes camadas de entorno à estação ferroviária de Mairinque, a partir da delimitação dos órgãos de tombamento em nível federal e estadual (IPHAN e CONDEPHAAT), na área central da cidade atual 126
Figura 37: exemplo de descaracterização dos imóveis na Rua Luiz Matheus Maylasky 155
Figura 38: exemplo de descaracterização intensa nos antigos imóveis destinados à residência para os funcionários da EFS na Rua Marechal Deodoro 156
Figura 39: exemplo de imóvel conservado integralmente na Rua Luiz Matheus Maylasky 156
Figura 40: casas dos funcionários da EFS na Rua Carlos Gomes 157

Figura 41: imóveis que abrigam novos usos ou mantêm os usos originais de moradia, com fachadas descaracterizadas, conservadas integral ou parcialmente na Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque (2016) 157
Figura 42: fachadas descaracterizadas para abrigar novos usos comerciais na Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque (2016) 158
Figura 43: sequência de imóveis relacionados à moradia dos funcionários da EFS na Avenida Gaspar Ricardo Junior (2016) 158
Figura 44: casa do engenheiro (2016) na Rua Luiz Matheus Maylasky 159
Figura 45: antigo ambulatório na Rua Marechal Deodoro (2017) 159
Figura 46: antiga farmácia na Rua Marechal Deodoro (2017) 159
Figura 47: túneis de passagem para pedestres e automóveis com as linhas de trem em funcionamento em Mairinque (2016) 160
Figura 48: novo teatro-cinema e sede da SRM na Praça D. José Gaspar (2016) 161
Figura 49: Clube Atlético Sorocabana Mayrink na Rua Elías Sodré (2016) .. 162
Figura 50: estação ferroviária de Mairinque (2017) 162
Figura 51: parte da oficina de 1903 composta pelos escritórios e almoxarifado (2017) 163
Figura 52: galpão da EFS reformado em 1947 (2017) 163
Figura 53: emenda ao imóvel dos escritórios e almoxarifado (2016) 164
Figura 54: antigo armazém da EFS (2016) 164
Figura 55: antigo alojamento para os funcionários solteiros da EFS (2017) . 165
Figura 56: possível área destinada à fundição da EFS (2017) 165
Figura 57: imóveis operacionais construídos em 1960 pela EFS (2017) 166
Figura 58: possível gasômetro da EFS (2017) 166
Figura 59: casarão no horto florestal (2016) 167
Figura 60: bens imóveis vinculados à ocupação da EFS em Mairinque 171
Figura 61: localização atual dos bens imóveis existentes e inexistentes na área urbana central de Mairinque relacionados à atividade ferroviária da EFS 188
Figura 62: usos atuais dos bens imóveis antigos associados à companhia EFS localizados na área urbana central de Mairinque. 189
Figura 63: estado de conservação dos bens imóveis ferroviários vinculados à EFS localizados na área urbana central de Mairinque 190
Figura 64: situação atual de administração dos antigos bens imóveis associados à EFS localizados na área urbana central de Mairinque 191
Figura 65: proprietários atuais dos antigos bens imóveis associados à EFS localizados na área urbana central de Mairinque 192
Figura 66: usos originais dos bens imóveis associados à EFS 193
Figura 67: divisão espacial da área central de Mairinque vinculada aos interesses da EFS e demarcação da linha férrea 194
Figura 68: entornos definidos pelos tombamentos do CONDEPHAAT e IPHAN à estação ferroviária de Mairinque sobrepostos na localização dos bens imóveis vinculados à EFS na área urbana central 195

Lista de siglas e abreviaturas

ALL - América Latina Logística
AMPF - Associação Mairinquense de Preservação Ferroviária
CASM - Clube Atlético Sorocabana Mayrink
CEP - Convênio Europeu de Paisagem
CBA - Companhia Brasileira de Alumínio
CIAM - Congresso Internacional da Arquitetura Moderna
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Arqueológico Artístico e Turístico
COPEDOC - Coordenação - Geral de Pesquisa e Documentação
CREA - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia
DAF - Departamento de Articulação e Fomento
DEPROT - Departamento de Proteção
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte
EFS - Estrada de Ferro Sorocabana
EPA - Estrategia de Paisajen de Andalucía
FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
FEPASA - Ferrovia Paulista Sociedade Anônima
FERROBAN - Ferrovia Bandeirantes Sociedade Anônima
IAPH - Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico
ICOMOS - International Council on Monuments and Sites
IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
OEA - Organização dos Estados Americanos
PNPI - Plan Nacional de Patrimonio Industrial
QGis - *Quantum* Gis
RFFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SIG - Sistemas de Informação Geográfica
SPHAN - Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SPU - Secretaria de Patrimônio da União
SR - Superintendência Regional
SRM - Sociedade Recreativa de Mayrink
STCR - Serviço Técnico de Conservação e Restauro
TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage
UNESCO - United Nation Educational, Scientific and Cultural Organization
UPPH - Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico
ZC - Zona Central

Sumário

INTRODUÇÃO 1

1. EVOLUÇÃO DO CONCEITO DE PATRIMÔNIO E O CONTEXTO DE MAIRINQUE 12

1.1 Evolução dos conceitos de patrimônio 13
1.1.1 Conceito de monumento 13
1.1.2 Conceito de entorno 16
1.1.3 Conceito de conjunto 19
1.1.4 Conceito de paisagem 21
1.1.5 Conceito de patrimônio industrial 25
1.2 Descrição histórica de Mairinque 32
1.2.1 Mairinque de 1890 a 1910 34
1.2.2 Mairinque de 1910 a 1930 48
1.2.3 Mairinque de 1930 em diante 53
1.3 Considerações sobre a evolução do conceito de patrimônio e a história de Mairinque 64

2. DIRETRIZES DE PRESERVAÇÃO VINCULADAS AO PATRIMÔNIO CULTURAL 68

2.1 Diretrizes internacionais vinculadas à preservação do patrimônio cultural 69
2.2 Diretrizes nacionais vinculadas à preservação do patrimônio cultural 78
2.3 Diretrizes vinculadas à preservação do patrimônio cultural de Mairinque 94
2.3.1 Processo de tombamento da estação ferroviária de Mairinque pelo CONDEPHAAT 94
2.3.1.1 Anexos ao processo de tombamento da estação ferroviária de Mairinque pelo CONDEPHAAT 98
3.3.2 Processo de tombamento da estação ferroviária de Mayrink pelo IPHAN 101
2.3.3 Planos diretores de Mairinque 111
2.3.4 Propostas de restauração da estação ferroviária de Mairinque e das fachadas das residências 115
2.4 Análise das diretrizes de preservação desenvolvidas em Mairinque com base no patrimônio cultural 118

3. DIRETRIZES DE PRESERVAÇÃO VINCULADAS AO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL 131

3.1 Exemplos de diretrizes de preservação vinculadas ao patrimônio industrial 132
3.2 Exemplos de diretrizes de preservação vinculadas ao patrimônio industrial ferroviário 146

3.3 DIRETRIZES DE PRESERVAÇÃO VINCULADAS AOS BENS FERROVIÁRIOS IMÓVEIS LOCALIZADOS NA ÁREA URBANA CENTRAL DE MAIRINQUE REFERENTES À COMPANHIA EFS 153
3.3.1 Levantamento de campo 154
3.3.2 Mapeamento 167
3.3.3 Entrevista 171
3.3.4 Fichas de Inventário 176
3.4 ANÁLISE DO CONJUNTO FERROVIÁRIO DE MAIRINQUE COM BASE NAS DIRETRIZES DE PRESERVAÇÃO VINCULADAS AO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL 181
4. CONCLUSÃO 197
5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 206
5.1 FONTES BIBLIOGRÁFICAS 206
5.2 FONTES DOCUMENTAIS 216
5.2.1 Fontes cartográficas 223
5.2.2 Fontes iconográficas 223
6. APÊNDICES 225
6.1 APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA 225
6.2 APÊNDICE B - MODELO DE FICHA DE INVENTÁRIO 231
6.3 APÊNDICE C - FICHAS DE INVENTÁRIO PREENCHIDAS RELACIONADAS À OCUPAÇÃO FERROVIÁRIA DA EFS EM MAIRINQUE 233
7. ANEXOS 386
7.1 ANEXO A - DOCUMENTOS 386
7. 2 ANEXO B - CESSÃO DE DIREITO DE ENTREVISTA 389

INTRODUÇÃO

As primeiras práticas de preservação do patrimônio foram iniciadas em meados do século XIX e estenderam-se até a Segunda Guerra Mundial na perspectiva monumentalista (PRATA, 2009). Nesse período, os conceitos voltavam-se ao "[...] edifício isolado e a preservação recaía sobre aqueles edifícios que sobressaíam ou que fossem emblemáticos como 'monumentos históricos artísticos', valorizados justamente na sua antiguidade ou beleza." (PRATA, 2009, p. 25 e 26).

Porém, com as destruições ocasionadas pela Segunda Guerra Mundial, houve uma revisão dos conceitos de monumento isolado, deslocando a atenção para os centros históricos. Rufinoni (2013, p. 146) destaca que houve a ampliação da noção de patrimônio, ocasionada justamente pelas "[...] grandes perdas geradas pelo desenvolvimento urbano acelerado que transformava as paisagens cotidianas e desfigurava os lugares de memória na cidade." Essa destruição causava a perda dos artefatos antes que as pessoas tivessem a oportunidade de entendê-los, motivando a preservação de um conjunto cada vez maior de bens (RUFINONI, 2013).

Houve uma extensão no marco cronológico e na própria quantidade de bens a serem preservados, evidenciando "[...] a valorização de um importante grupo de artefatos até então deixados à sombra de qualquer representatividade cultural: os edifícios e sítios industriais." (RUFINONI, 2013, p. 146).

No Brasil, Rodrigues (2010) relata que a expansão da noção de patrimônio foi marcada, por exemplo, pelas Normas de Quito e pela Carta de Veneza, na década de 1960, que se refletiu na ideia de proteção do patrimônio industrial brasileiro, resultando na inclusão do patrimônio ferroviário. Cavalcanti (2012) esclarece que a ferrovia se instalou há aproximadamente 150 anos no Brasil e, hoje em dia, tomando-se esse mecanismo patrimônio, "[...] ao preservar um bem, é preciso compreender e respeitar o seu contexto [...]" (CAVALCANTI, 2012, p. 15).

Um exemplo de cidade formada exclusivamente pela atividade ferroviária é a inicialmente intitulada "Vila Mayrink"[3], que foi fundada em 1890 e possuía diversos imóveis que formavam um conjunto. Porém, com a diminuição e transformação dessa atividade, seus bens foram dispersos (funcionalmente) e apenas um imóvel

[3] Nome de fundação da cidade de Mairinque, que nesta pesquisa será utilizado para se referir ao conjunto ferroviário inicial em sua totalidade.

tombado: a estação ferroviária de Mairinque. Logo, nesta pesquisa, indaga-se sobre: de que forma esse conjunto foi estruturado e se desarticulou? No decorrer do tempo houve tentativas de entendê-lo como um conjunto? E, atualmente, existem propostas de preservação que entendam sua importância na vertente de conjunto? Essas indagações estão inseridas nas discussões atuais sobre preservação do patrimônio cultural e do patrimônio industrial ferroviário, as quais nos permitem levantar o problema principal desta pesquisa: entender de que forma as distintas apropriações dos bens interferem na noção de articulação do conjunto ferroviário de Mairinque.

Entendemos que houve uma expansão na preservação dos bens culturais, analisando-os a partir da ótica econômica, antropologica, arquitetônica etc. (LEMOS, 1981). Nesse caso, para Choay (2001), isolar ou destacar o monumento histórico é uma forma de mutilá-lo, pois nos conjuntos as informações dos bens se completam para o entendimento do todo.

Boccardi e Duvelle (2013) ressaltam que o patrimônio cultural tangível não se limita aos monumentos excepcionais referentes às personalidades de destaque, expandindo-se ao patrimônio relacionado ao cotidiano de comunidades que viveram em áreas rurais, industriais, entre outras. Especificamente sobre as áreas industriais, Kühl (2008) destaca que parte relevante do legado industrial pode ser considerada patrimônio cultural, envolvendo vastas áreas que foram ocupadas pelos conjuntos provenientes dessa atividade.

Para Rufinoni (2013, p. 148), os edifícios industriais, além do caráter histórico-documental, abrangem as paisagens moldadas por essa atividade, tornando-se um importante recurso educacional “[...] para a abertura de novas perspectivas de análises e releituras históricas sobre o próprio processo de industrialização e as transformações sociais, espaciais, políticas e econômicas dele derivadas.” Englobam-se edifícios, técnicas, histórias e aspectos urbanos que marcaram as áreas de ocupação industrial, sendo formados por elementos materiais e imateriais.

Com relação aos aspectos materiais dos “monumentos da industrialização” considerados patrimônio, Kühl (2008, p. 45) entende que estes não se referem apenas à arquitetura da “[...] unidade de produção, mas se volta a todo o complexo de edifícios que pode compor um conjunto industrial – fábrica, residências, enfermaria, escola etc. – [...]”. Dessa forma, o industrial é assimilado à articulação de itens que formam conjuntos.

Os antigos conjuntos industriais podem agrupar edifícios construídos em diferentes épocas, com tipologias construtivas distintas, na qual a articulação está pautada em complexas relações. “Dessa forma, os sítios industriais são compostos por grupos de edifícios e espaços envolvidos vinculados entre si em função do processo produtivo.” (RUFINONI, 2013, p. 192). Ultrapassando os aspectos materiais excepcionais de cada elemento, pois “são conjuntos construídos que mantêm a homogeneidade volumétrica e horizontalidade responsáveis pela configuração da paisagem e da tradição urbana de muitos bairros industriais.” (RUFINONI, 2013, p. 192).

Assim, os bens industriais permitiram o desenvolvimento de partes ou de cidades inteiras, a partir da articulação na perspectiva de conjunto que ainda marca as áreas urbanas. A atividade industrial foi responsável pelo parcelamento do solo, apresentando uma ordem espacial específica para distribuir suas funções produtivas, “[...] que repercutem em toda a composição do conjunto, seja na distribuição dos edifícios fabris, seja na localização de vilas operárias e outros equipamentos urbanos.” (RUFINONI, 2013, p. 193). O impacto industrial alcançou o urbanismo, o que se mostra presente, até os dias de hoje, em cidades intensamente marcadas pela ferrovia, dentre elas, Mairinque.

Ferrari (2011) esclarece que a ferrovia foi um sistema que produziu um impacto urbano-territorial, político, econômico e social que deixou vestígios na forma de conjuntos. Rodrigues (2010) relata que, em São Paulo, as ferrovias determinaram vetores de crescimento urbano e, até mesmo, desenhos de bairros inteiros, que se estenderam a inúmeras cidades do interior. Para Ghirardello (2002), houve a ocupação de uma vasta porção do território, antes desabitada, impulsionada pela ferrovia.

Dentre os povoamentos criados exclusivamente pelos interesses ferroviários em São Paulo, analisaremos o conjunto ferroviário de Mairinque (vide figura 01). A nosso ver, este seria um exemplo de articulação entre os bens edificados para uma atividade industrial resultante das necessidades de operação ferroviária da Estrada

de Ferro Sorocabana (EFS)[4], companhia constituída no período de 1870 (CONDEPHAAT, 1986).



Figura 01: localização do conjunto ferroviário de Mairinque. **Fonte:** elaborado pela autora

Dentre as características que marcam o conjunto ferroviário de Mairinque, podemos destacar a importância da localização para o transporte ferroviário do estado, a menos de 100 quilômetros da capital de São Paulo e no entroncamento entre Sorocaba e Itu. Para essa região, direcionou-se o tráfego da EFS vindo do interior rumo à ligação com o litoral do estado, quebrando o monopólio da companhia inglesa São Paulo Railway (CONDEPHAAT, 1986).

Inicialmente, a vila Mayrink possuía um conjunto residencial para os funcionários da ferrovia e outras áreas responsáveis pela fixação da população, por exemplo, bar, escola e armazém, tornando-se uma vila organizada, situada na clareira da mata (CONDEPHAAT, 1986). Posteriormente, houve a instalação de um horto florestal e de outros imóveis, associados à prestação de serviços e lazer dos funcionários, nas áreas que eram de propriedade da companhia (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1940; CONDEPHAAT, 1986).

Até a década de 1930, houve um período de prosperidade na vila, enquanto abrigou as oficinas da companhia EFS, que realizavam os serviços de reparação e de manutenção dos materiais rodantes. As oficinas tinham uma importante função dentro da ferrovia e estiveram intimamente ligadas ao crescimento de Mairinque (CONDEPHAAT, 1986).

[4] A EFS alterou de nome ao longo de sua história, tendo várias denominações oficiais. Desde sua fundação até 1891 foi Companhia Sorocabana. De 1892 a 1905, Estrada de Ferro União Sorocabana e Ituana. De 1905 a 1907, Estrada de Ferro Sorocabana. De 1907 a 1919, Sorocabana Railway Company. E, finalmente, de 1919 até a sua transformação em FEPASA, foi intitulada Estrada de Ferro Sorocabana, sendo essa última denominação utilizada neste trabalho para se referir à ocupação da companhia em Mairinque (BRASIL, 1871; SÃO PAULO, 1971; SÃO PAULO, 1905; BRASIL, 1907; SÃO PAULO, 1906).

Ainda na década de 1930, as oficinas de reparação e os funcionários foram transferidos para Sorocaba, provocando a decadência da vila de Mairinque, a queda no número de habitantes e a diminuição das atividades socioeconômicas e culturais, pois grande parte da sua população era composta por funcionários da ferrovia (CONDEPHAAT, 1986).

Todavia, a estação de Mairinque, de 1908, tornou-se um imóvel de grande importância por suas características arquitetônicas, pois foi considerada obra pioneira do modernismo arquitetônico do Estado de São Paulo, sendo elaborada em concreto armado, constituindo-se uma das construções mais representativas do arquiteto Victor Dubugras[5]. Desta forma, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Arqueológico Artístico e Turístico (CONDEPHAAT) aprovou o tombamento da estação em 1986. Em 2004, a estação também foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) devido aos seus atributos arquitetônicos (SOROCABANA RAILWAY COMPANY, 1908; CONDEPHAAT, 1986; IPHAN, 2004) (vide figura 02).



Figura 02: delimitações originais dos espaços em Mairinque de acordo com a ocupação da companhia EFS**. Fonte:** elaborado pela autora

[5] Victor Dubugras foi precursor do Modernismo no Brasil e do uso de concreto armado, buscando a modernização e a racionalização do projeto arquitetônico. “Sua obra, com um forte caráter de racionalismo construtivo, desenvolveu-se paralelamente a dos principais mestres europeus, nos fins do século XIX e nas primeiras décadas do século.” (REIS FILHO, 1997, p. 27).

Por outro lado, edifícios remanescentes da antiga vila ainda existem, mesmo sem receber proteção legal semelhante à estação, sendo que alguns foram identificamos em pesquisas anteriores[6], nas quais destacamos: a inexistência de informações específicas e intervenções em alguns bens; estruturas parcialmente conservadas e usos originais; imóveis preservados com novos usos; bens que não possuem proteção legal, mas apresentam-se relativamente íntegros.

Pressupomos, assim, que a vila ferroviária de Mairinque é um exemplo de conjunto articulado para a funcionalidade da ferrovia. Porém, as mudanças no sistema de transportes com investimento no setor rodoviário e a reestruturação das empresas ferroviárias públicas, a partir do século XX, geraram novas apropriações dos bens (PAULA, 2000; MATOS, 1990).

Dessa forma, indagamos se as medidas de proteção e apropriação adotadas contribuíram para a manutenção da articulação original e continuidade do conjunto. Neste sentido, consideramos, por um lado, a evolução do conceito de conjunto histórico e sua preservação e, por outro, a compreensão dos espaços urbanos marcados pelos conjuntos industriais e ferroviários.

Essas reflexões estão explícitas nos objetivos desta pesquisa, sendo nosso objetivo geral compreender a articulação entre os bens ferroviários de Mairinque, que permitem entendê-los na perspectiva de conjunto, a fim de estabelecer diretrizes patrimoniais adequadas à sua realidade. Nesse caso, estudamos a parte mais antiga da área central de Mairinque, a partir de três momentos históricos, para compreender a formação e desenvolvimento do conjunto.

Quanto aos objetivos específicos, no primeiro pretendemos aprofundar o entendimento histórico sobre a formação dos bens ferroviários, a partir da identificação do traçado urbano, dos imóveis e dos espaços construídos, a fim de demonstrar a articulação das estruturas. O primeiro período se estende de 1890 a 1930, pois abrange a fundação, consolidação e decadência da vila, devido à transferência das oficinas de Mairinque para Sorocaba. Existe, ainda, menção a

[6] Desenvolvemos a pesquisa de iniciação científica “Estação Mairinque: estudo de uso turístico de um patrimônio industrial ferroviário” (FAPESP 2011/ 09408-7), de 2011 a 2012. Sobre o mesmo tema, apresentamos o Trabalho de Conclusão de Curso no final de 2013. Os resultados foram publicados em: SILVA, R. R. R.; OLIVEIRA, E. R. Estação Mairinque: estudo de uso turístico de um patrimônio industrial ferroviário. **Arqueologia Industrial.** 4 série, VI (1-2), p. 49- 65, 2016.

acontecimentos relevantes posteriores a 1930 que influenciaram no conjunto ferroviário.

O segundo objetivo se refere à caracterização das medidas de preservação promovidas pelo poder público, a fim de marcar os planos de intervenção que influenciam na compreensão e permanência desse núcleo ferroviário. Em vista disso, analisamos o período de 1983 a 2015, referente à definição dos processos de tombamento da estação ferroviária, dos planos diretores e das propostas de restauração, trabalhando com as políticas de preservação urbana e patrimonial na vertente de conjunto.

Já no terceiro objetivo, buscamos averiguar em que medida esse conjunto ferroviário está destacado no perímetro urbano e quais as propostas de gestão dos bens atualmente, a fim de entender se há articulação entre as medidas e quais seriam as diretrizes adequadas para a preservação. Desse modo, o terceiro período foi estabelecido entre 2016 e 2017, pois pretendemos averiguar as propostas mais recentes de intervenção nos bens, analisando os usos, a proteção, o estado de conservação, a valoração e os conceitos adotados para o patrimônio ferroviário de Mairinque na perspectiva de conjunto.

Fundamentado nos conceitos elencados, a hipótese leva em consideração que a preservação, a reabilitação e algumas propostas de intervenção devem ser realizadas em função da perspectiva de conjunto articulado, abarcando os bens, protegidos ou não, de propriedade pública ou particular. Perspectiva evidenciada, no caso de Mairinque, a partir dos imóveis não tombados e, nesse caso, pautamo-nos nas reflexões de Rodrigues (2000, p. 109) de que “[...] o edificado potencializa a possibilidade de vinculação entre os tempos da sociedade, pois está exposto à fruição pública e sua materialidade torna a história uma ‘verdade palpável’”.

A hipótese ainda considera que as intervenções em bens edificados, especificamente nas antigas áreas ferroviárias, deveriam ser realizadas segundo diretrizes de preservação – conforme indicado nas cartas patrimoniais – adequadas à realidade desses antigos espaços industriais. Desse modo, alterar-se-ia a atual condição de abandono e descaracterização das áreas que sofreram com o declínio da ferrovia, valorizando as regiões que possuem vestígios dessa atividade e modificando as relações empreendidas entre a cidade e o conjunto.

A pesquisa se justifica, pois consideramos a expansão da perspectiva monumental, na qual o tombamento, perante a afirmativa de Rodrigues (1998), é uma medida administrativa que foi criada com base na excepcionalidade. Atualmente, essa medida se estende aos bens que “[...] embora não apresentando qualidades estéticas ou históricas de relevo, possuem significados culturais afetivos ou constituem referências urbanas, ambientais e de memória [...]” (RODRIGUES, 1998, p. 14). No caso de Mairinque, defendemos a existencia de outros bens relevantes à história da operação ferroviária, além da estação, que marcam a formação do antigo conjunto urbano. Com uma revisão crítica rigorosa da perspectiva de conjunto, sem a intenção de propor uma nova categoria de proteção para paisagem, pois focaremos na interação entre os bens imóveis para o funcionamento da ferrovia.

O estudo sobre Mairinque se justifica, ainda, por fornecer informações que complementam os objetivos do projeto de pesquisa macro, intitulado Memória Ferroviária (proc. n. 2012/11259-2). Esse projeto pretende explorar metodologias de registro, diretrizes de preservação e ativação do patrimônio industrial, a partir de perspectivas teórico-metodológicas interdisciplinares. Nesse caso, o registro de informações sobre Mairinque seria uma maneira de manter o patrimônio, pois “[...] registrar é sinônimo de preservar, de guardar para amanhã informações ligadas à relação entre elementos culturais que não têm garantia de permanência.” (LEMOS, 1982, p. 29).

Já a definição de diretrizes relacionadas ao patrimônio industrial, específicas para o conjunto ferroviário de Mairinque, justifica-se, porque inibiria a perda de registros da sua origem ferroviária, ocasionada pelo desgaste temporal e pela apropriação e abordagem desarticulada. Essas levarão ao progressivo desaparecimento de informações, bens e uma compreensão incompleta da ocupação ferroviária na cidade. Dever-se-ia considerar o conjunto, pois permitiu o desenvolvimento das funções da indústria (VIÑUALES, 2001) e da própria estação.

A pesquisa foi fundamentada em investigações bibliográficas, elaboradas a partir de material já publicado, bem como documentais, uma vez que utiliza informações que não receberam tratamento analítico. Com abordagem qualitativa e exploratória, produziu resultados que não podiam ser unicamente traduzidos em números e buscou criar mais familiaridade com o problema proposto (BIANCHI, 2003). Além disso, foram utilizados métodos de inventário, entrevista e

mapeamento, para entender os contextos históricos e atuais do conjunto ferroviário de Mairinque. Os métodos foram estabelecidos com base nos Princípios de Dublin, nos quais a investigação sobre o patrimônio industrial deve considerar informações de fontes diversas, analisando sítios, materiais, paisagens, histórias orais, arquivos públicos, corporativos ou privados (TICCIH/ICOMOS, 2011).

Para realizar a investigação histórica sobre o conjunto ferroviário de Mairinque, foram coletadas informações de documentos, livros, projetos, periódicos, mapas, fotografias, entre outros, sobre a vila e a evolução da cidade, para compreender os contextos históricos, urbanos e funcionais do conjunto. As informações foram coletadas: no arquivo da Inventariança da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA); no acervo do Museu da Companhia Paulista em Jundiaí-SP; na Biblioteca Municipal de Mairinque; na biblioteca da Universidade Estadual Paulista (UNESP/Câmpus de Bauru e de Rosana); na biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP); na Prefeitura Municipal de Mairinque, nos processos de tombamento do CONDEPHAAT e IPHAN; nos relatórios da EFS presentes na base de dados do projeto Memória Ferroviária; na documentação existente no Centro da Memória Ferroviária de Mairinque.

Referente às ações promovidas pelo poder público, foram realizadas consultas e coletas de dados (fotos, descritivos históricos, laudos de vistoria etc.) nos processos de tombamento da estação ferroviária de Mairinque, localizados nos órgãos de proteção federal (IPHAN) e estadual (CONDEPHAAT). As informações coletadas referem-se à estação e à definição dos entornos de proteção, que influenciam no entendimento e na preservação do conjunto ferroviário.

Analisamos, ainda, os planos diretores que influenciam na organização urbana de Mairinque e que estão disponíveis no portal *online* da Prefeitura Municipal. Verificamos a proposta de restauração da estação ferroviária de Mairinque, elaborada pelo escritório Helena Ayoub Silva & Arquitetos Associados, disponibilizada virtualmente. Além da restauração das fachadas realizada pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), identificada a partir de levantamento de campo.

Utilizamos também métodos de inventário, com a aplicação de fichas predefinidas referentes ao projeto macro, e de mapeamento, com base nos métodos

de georreferenciamento, a partir da ferramenta *Quantum* Gis (Qgis). Buscamos, assim, contextualizar os espaços ferroviários antigos estabelecidos pela EFS. Somado a aplicação de entrevista semiestruturada – fundamentada em um roteiro pré-estabelecido – com o setor social vinculado aos antigos bens ferroviários, que permitiu aprofundar o conhecimento sobre a gestão desses espaços atualmente e seu histórico social (SAMPIERI; COLLADO; LUCIO, 2013).

Por fim, realizamos uma reflexão, a partir dos dados coletados e das pesquisas bibliográficas e documentais sobre as atuais diretrizes de preservação direcionadas ao patrimônio cultural e ao patrimônio industrial ferroviário, aplicando-se as diretrizes aos espaços vinculados à EFS na perspectiva de conjunto.

Assim, os métodos de pesquisa permitiram: levantar relatos, imagens e registros geográficos históricos; compilar informações dispersas em um único banco de dados; visualizar o espaço real ocupado por esse conjunto e suas transformações ao longo do tempo; compreender a gestão dos espaços e as justificativas de suas políticas, usos e apropriações.

Com relação ao teor desta pesquisa, o mesmo tem a seguinte divisão: no primeiro capítulo, consideramos a evolução do conceito de preservação do patrimônio, que teria superado a monumentalidade, passando a abranger bens históricos sob a perspectiva de entorno, conjunto e paisagem, conforme alguns exemplares do patrimônio industrial ferroviário. Por fim, elaboramos uma investigação histórica sobre a evolução da vila ferroviária de Mairinque, destacando os períodos de maior influência da companhia EFS no desenvolvimento da vila e as principais características que evidenciam sua importância perante o conceito de patrimônio industrial.

No segundo capítulo, analisamos as informações sobre a preservação do patrimônio cultural, na ótica internacional, a partir dos conceitos elaborados no primeiro capítulo: monumento, entorno, conjunto e paisagem, relacionando-os à preservação nacional promovida. Elaboramos uma síntese dos processos de tombamento voltados à estação ferroviária de Mairinque, visualizando, na prática, a implantação das medidas de preservação e as menções às informações históricas encontradas no primeiro capítulo. Averiguamos ainda os planos diretores de Mairinque, pois são ações de abrangência urbana, que poderiam influenciar no conjunto ferroviário, além das propostas de restauração da estação de Mairinque e das fachadas das residências, pois são medidas contundentes de intervenção.

No terceiro capítulo, averiguamos o contexto atual dos bens ferroviários de Mairinque, com ênfase na evolução dos conceitos de preservação sobre o patrimônio industrial. Desse modo, aplicou-se o método de inventário, a partir de: levantamento de campo sobre a situação atual do patrimônio ferroviário de Mairinque; mapeamento dos imóveis e espaços construídos vinculados à EFS e distribuídos na área central da cidade; entrevista com o setor social relacionado ao patrimônio ferroviário local; aplicação de fichas de inventário para cada imóvel e espaço construído da antiga EFS identificado. Por fim, relacionamos os dados coletados sobre o legado ferroviário de Mairinque com as diretrizes atuais de preservação, para entender a complexidade espacial e conceitual dos vestígios na perspectiva de conjunto.

1. EVOLUÇÃO DO CONCEITO DE PATRIMÔNIO E O CONTEXTO DE MAIRINQUE

Os princípios de preservação do patrimônio histórico surgiram no século XIX com a Comissão dos Monumentos Históricos, criada em 1837 na França. Já no século XX, houve a ampliação do conceito de patrimônio, buscando integrá-lo à cidade atual, mantendo seus valores históricos e artísticos, além dos seus usos (RODRIGUES, 2000; PRATA, 2009).

Por conseguinte, surgiram documentos propostos por diversos organismos internacionais relacionados ao conceito, tratamento e preservação do patrimônio cultural, tais como: as Normas de Quito (1967), a Declaração de Amsterdã (1975), a Carta de Nairóbi (1986) e, especificamente sobre o patrimônio industrial, a Carta de Nizhny Tagil (2003) e os Princípios de Dublin (2011). Todos esses documentos nos permitem refletir sobre critérios de preservação, principalmente, para conjuntos históricos.

A evolução dos conceitos foi abordada neste capítulo de forma a compreendermos a atual noção de patrimônio que influencia no tratamento de áreas urbanas históricas remanescentes de atividades relacionadas à indústria. Especificamente sobre essas áreas e seus patrimônios, Choay (2001) afirma que se encontram, por exemplo, habitações, lojas e usinas que foram abandonadas nas periferias e nos centros das cidades, configurando conjuntos industriais, relativamente completos, da segunda metade do século XIX e início do XX.

O objeto de estudo desta investigação contempla a característica de conjunto industrial, pois foi formado a partir de uma vila ferroviária, que possui um acervo relevante no centro urbano da cidade de Mairinque e tem sua origem vinculada aos interesses da companhia EFS do final do século XIX.

Assim, abordamos temas relacionados ao desenvolvimento do conceito de patrimônio, além da própria evolução da vila ferroviária, pois os novos conceitos permitem interpretar de diversas formas o legado de Mairinque. Para isso, elaboramos um levantamento histórico dos diferentes conceitos que estarão presentes no decorrer dessa pesquisa: monumento, entorno, conjunto e paisagem. Esses conceitos foram aplicados ao objeto de estudo, a partir de uma descrição histórica e análise da sua realidade.

1.1 Evolução dos conceitos de patrimônio

1.1.1 Conceito de monumento

Sobre o conceito inicial de monumento, devemos levar em consideração a afirmação de Riegl (2006), de que nosso interesse não se limita ao “valor histórico” ou mesmo “artístico”, mas se estende ao valor de rememoração, entretanto, são justamente os dois primeiros que determinam a proteção de um objeto ou edifício. A intenção é justamente permitir que os monumentos que marcaram cada época se perpetuem para as próximas gerações, sendo considerado um documento referente a um período ou estilo.

O conceito de patrimônio da nação surgiu junto à Revolução Francesa, por meio de obras e monumentos que os cidadãos franceses se identificavam. Essa ideia foi exportada para outros países que adotaram o modelo do patrimônio nacional francês, embora o tenham adaptado às suas próprias realidades históricas. “Este se tornou o modelo para a constituição do patrimônio nacional brasileiro. E é possível dizer que este é, igualmente, o arcabouço para o Patrimônio da Humanidade.” (CAMARGO, 2002, p. 21). Sendo, então, o conceito de monumento válido no caso nacional, influenciando nas políticas patrimoniais que serão descritas posteriormente.

Para arqueólogos e historiadores da arte, os monumentos são considerados documentos históricos e pretendem excluir qualquer acréscimo ou redução. Isto é, conservando todas as fases de seu desenvolvimento e admitindo apenas providências pontuais de conservação e reforço. Associada a essa tendência, de acordo com Kühl (2013), é possível identificar a figura de John Ruskin, que defendia a ideia de que os monumentos deveriam morrer serenamente, apesar de procurar afastar o dia fatídico com algumas obras simples de apoio provisório, assim, não fariam parte da realidade das gerações futuras.

Em contrapartida, está a denominada “concepção arquitetônica”, que evidencia nos monumentos a função de arte e o valor unitário de forma e estilo. Para Gustavo Giovannoni (1873 – 1947) essa concepção, conhecida como figura da repristinação, era considerada perigosa, porque conduzia comitentes e arquitetos ao arbitrário e ao falso. Viollet-le-Duc foi um representante dessa tendência, que considerava os monumentos-tipo, representantes de determinadas épocas, ou de

um estilo específico e se propunha a reconduzi-los à sua integridade original, conforme eram no passado, substituindo as partes faltantes por elementos novos deduzidos de monumentos similares (KÜHL, 2013). Perpetuando-os, porém a partir da incorporação de novos elementos que retornam a uma condição estética anterior, evidenciando que a característica mais relevante seria o artístico ou belo, pois este valeria o trabalho de recomposição.

Estes princípios nos levam a diferenciar os “monumentos mortos” dos “monumentos vivos”, nos quais os primeiros estão afastados da arte e da civilização moderna e os segundos correspondem a um conceito e a uma destinação que ainda permeia. Entre os monumentos mortos estão os bens da antiguidade, já afastados da civilização atual, aureolados por lembranças ou lendas, excluindo-os de uma utilização prática e levando-os a um estado de ruínas, com o acréscimo apenas de obras essenciais. Em contrapartida, estão os edifícios vivos – residências, palácios, igrejas etc. – os quais podem parecer oportunos do ponto de vista prático e, com frequência, reconduzidos a uma função concreta não muito distante da primitiva, retomando o problema da repristinação (KÜHL, 2013).

Todavia, o arquiteto Camilo Boito propôs, a partir de 1883, um novo caminho para as intervenções nos monumentos. Os princípios enunciados por Boito, e reiterados por Giovannoni, integraram o primeiro documento internacional sobre restauração, a Carta de Atenas, de 1931, e também a Carta Italiana de Restauro, de 1932 (KÜHL, 2013).

Em 1931, a denominada Carta de Atenas, do Escritório Internacional dos Museus Sociedade das Nações, propôs, como medida mais contundente, a responsabilidade do Estado em determinar o que deveria ser patrimonializado, aconselhando-o a elaborar uma legislação que garantisse a preservação dos bens (ESCRITÓRIO INTERNACIONAL DOS MUSEUS SOCIEDADE DAS NAÇÕES, 1931).

Já na Carta Italiana de Restauro, de 1932, os restauradores deveriam primar pela restituição do monumento a uma função artística, porém levando em consideração os sentimentos dos cidadãos, o espírito das cidades e as recordações ou nostalgias. Ou seja, destaca o caráter visual, entretanto amplia as formas de apreciação, incluindo os interesses da comunidade (CONSELHO SUPERIOR DE ANTIGUIDADES E BELAS ARTES, 1932).

Em 1964, foi estabelecida a Carta de Veneza, resultado do II Congresso Internacional de Arquitetura e Técnica de Monumentos Históricos do *International Council on Monuments and Sites* (ICOMOS). Esse documento estabelecia uma relação entre espaço (meio) e preservação, considerando os valores artísticos, históricos e a necessidade da manutenção para uso social, com base na responsabilidade prestada pelo Estado e pela sociedade para a sua perpetuação.

Na Recomendação de Paris, de 1972, os monumentos poderiam ser arquitetônicos "[...] de escultura ou de pintura monumentais, elementos ou estruturas de natureza arqueológica, inscrições, cavernas e grupos de elementos que tenham um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência." (*United Nation Educational, Scientific and Cultural Organization* - UNESCO, 1972, p. 02). Ampliam-se os elementos, ultrapassando as características históricas, de rememoração ou artísticas, visualizadas até a segunda metade do século XX.

Nesse caso, a Conferência Geral de Genebra, em 1972, reforçou a ideia da Recomendação de Paris do mesmo ano e, para Rodrigues (1994, p. 17), foi um evento importante na qual se criou a categoria "[...] 'patrimônio cultural da humanidade', para classificar os monumentos históricos de excepcional valor universal, quer do ponto de vista da história, quer da arte e da ciência."

Na Carta de Cracóvia (2000), buscava-se manter a autenticidade e a integridade do imóvel, somado aos elementos móveis que dele façam parte. As obras em edifícios com valor histórico deveriam levar em consideração todas as fases construtivas pertencentes a períodos históricos distintos (CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE CONSERVAÇÃO, 2000). Ou seja, há uma expansão explicita com relação à articulação dos monumentos com outros bens móveis que deles façam parte, atribuindo também a relevância temporal de evolução, pois essas fases, visíveis nas estruturas, caracterizam os monumentos.

Ainda na perspectiva internacional, a Lei 14 da *Junta de Andalucía* (2007, p. 13), expandiu o conceito de monumento, considerando que este se refere aos edifícios e estruturas de relevante interesse *"[...] histórico, arqueológico, paleontológico, artístico, etnológico, industrial, científico, social o técnico, con inclusión de los muebles, instalaciones y accesorios que expresamente se señalen".*[7]

[7] "[...] histórico, arqueológico, paleontológico, artístico, etnológico, industrial, científico, social ou técnico, incluindo móveis, instalações e acessórios que expressamente se indicam." (tradução nossa).

Assim, no início do século XX, os exemplos de bens nomeados como monumentos históricos eram referentes aos edifícios arquitetônicos, estatuárias, obras de arte ou de rememoração. Entretanto, a partir da segunda metade do século XX, seguindo as declarações internacionais, estes exemplos foram progressivamente ampliados em direção aos monumentos de arte, arquitetura, arqueologia, coleções científicas ou livros, até incluir os vestígios industriais.

No Brasil, de acordo com Machado (2005), os museus implicaram no envolvimento do Estado que, na década de 1920, estavam associados à noção de monumentos históricos. Já na década de 1960, houve a difusão dos edifícios com valor histórico ou arquitetônico vinculado ao seu entorno.

Segundo Choay (2001), o conceito de monumento histórico não poderia designar um edifício isolado, separado das construções na qual se insere, pois a própria natureza da cidade e dos conjuntos urbanos tradicionais resulta dessa dialética da arquitetura maior e de seu entorno.

1.1.2 Conceito de entorno

O entorno é um conceito que está atrelado à ideia de ambiência, de complementação ao monumento, que também passou por uma evolução no decorrer do tempo. Sendo esse conceito vinculado aos processos de tombamento da estação ferroviária Mairinque tornando-se necessário à sua contextualização.

No caso nacional, o vocábulo “entorno” foi cunhado especificamente pelos “[...] técnicos do IPHAN ao longo da década de 1970. Era então um neologismo que designava as áreas vizinhas aos bens tombados, quando foi utilizado em documento oficial (Portaria nº 05, de 24/06/1981).” (MOTTA, 2010, p. 12). O documento fazia referência ao caso de Petrópolis, de 1979 e 1982, que resultou no tombamento de parte da cidade pelo IPHAN. Essa palavra foi incorporada em verbete no Dicionário Aurélio, fazendo referência ao documento (MOTTA, 2010).

De acordo com Motta (2010, p. 12), o entorno envolve o bem tombado e deve estar relacionado ao valor atribuído ao bem principal, cuja preservação é “[...] necessária para manter sua integridade. Os significados e valores atribuídos a essa área variaram no tempo, até o reconhecimento atual da pertinência da atribuição de valor cultural aos bens tombados.”

Entretanto, anteriormente a efetivação do conceito de entorno no Brasil associado aos processos de tombamento, este já estava sendo esboçado em cartas patrimoniais. Essas cartas são elaboradas nas “Convenções”, nas quais é exigido o cumprimento das disposições pelos seus Estados–membros. Já nas “Recomendações” são firmadas linhas de conduta, mas sem a obrigatoriedade do seu cumprimento, nas quais os Estados podem adotar meios mais adequados para solucionar seus problemas com base nas diretrizes propostas (MOTTA, 2010).

Dentre as cartas que fazem menção ao entorno do patrimônio cultura, a Carta de Atenas “[...] recomenda respeitar, na construção dos edifícios, o caráter e a fisionomia das cidades, sobretudo na vizinhança dos monumentos antigos, cuja proximidade deve ser objeto de cuidados especiais.” (ESCRITÓRIO INTERNACIONAL DOS MUSEUS SOCIEDADE DAS NAÇÕES, 1931, p. 02). Rodrigues (2000) afirma que essas recomendações da Carta de Atenas seriam plenamente acatadas nos casos brasileiros de tombamento, estabelecendo os primeiros conceitos de entorno.

Já na Carta Italiana de Restauro, de 1932, do Conselho Superior de Antiguidades e Belas Artes, as intervenções no entorno deveriam respeitar a massa, a cor e o estilo dos monumentos, especificando os aspectos visuais, artísticos e arquitetônicos de contemplação.

Todavia, para Prata (2009), foi somente na década de 1960 que o tema entorno voltou pródigo em recomendações. Em 1962, a Recomendação Relativa à Salvaguarda da Beleza e do Caráter das Paisagens e Sítios, da UNESCO, estabelecia que deveria ser assegurada às proximidades dos monumentos, valorizando, nesse caso, os entornos e reafirmando a ideia proposta na Carta de Atenas.

Em 1964, a Carta de Veneza determinava, no seu artigo 7º, que “o monumento é inseparável da história de que é testemunho e do meio em que se situa.” (ICOMOS, 1964, p. 02). Essa carta, criada pouco tempo antes da fundação do CONDEPHAAT, na qual havia representantes do Brasil, tornou-se referência para a atuação dos órgãos de preservação nacional por um longo período (MOTTA, 2010).

Em 1967, as Normas de Quito, da Organização dos Estados Americanos (OEA) defendia que o “[...] espaço é inseparável do conceito do monumento e,

portanto, a tutela do Estado pode e deve se estender ao contexto urbano, ao ambiente natural que o emoldura e aos bens culturais que encerra." (OEA, 1967, p. 02). Amplia-se, então, o conceito aos elementos naturais e inclui a atuação do Estado na preservação dos entornos.

Já em 1986, a Carta Internacional para Salvaguarda das Cidades Históricas, conhecida por Carta de Washington, ressaltava que os valores a preservar no entorno são “[...] o caráter histórico da cidade e o conjunto de elementos materiais e espirituais que lhe determinam a imagem, em especial: [...] as relações da cidade com o seu ambiente natural ou criado pelo homem.” (ICOMOS, 1986, p. 02). Ressalta, assim, a perspectiva simbólica do entorno, capaz de abranger os aspectos tangíveis e intangíveis com relação ao bem principal.

Na Declaração de Xi’an, de 2005, o entorno de uma edificação, um sítio ou uma área do patrimônio cultural foi definido como “[...] o meio característico seja de natureza reduzida ou extensa, que forma parte de – ou contribui para – seu significado e caráter peculiar.” (ICOMOS, 2005, p. 02). Esse entorno ultrapassa os aspectos físicos e visuais, pois ele supõe uma interação com o ambiente e as práticas sociais ou espirituais passadas/presentes, os costumes, os conhecimentos tradicionais, usos ou atividades. Engloba-se o patrimônio cultural intangível e os contextos culturais, sociais e econômicos, que estão explicitamente vinculados às edificações, aos sítios e às áreas do patrimônio, onde o impacto sobre um pode gerar consequências nos outros, prejudicando a interpretação positiva do seu significado (ICOMOS, 2005).

A Declaração de Xi’an (2005) também entende que as mudanças sobre esses entornos não são necessariamente bruscas e imediatas, pois elas podem acontecer no decorrer do tempo e serem de caráter acumulativo, interferindo de forma substancial ou irreversível na verdadeira contribuição do entorno e evidenciando a necessidade de políticas à preservação.

No caso da política nacional, a Constituição de 1988, determina que os bens não necessariamente precisam estar tombados para serem patrimônios. O tombamento é um ato administrativo, que viabiliza um dos procedimentos para a preservação e limita as intervenções nos monumentos e nas áreas vizinhas, sendo o entorno legalmente item de interesse à preservação (ALVES, 2008; BRASIL, 1988).

Todavia, quando a relação entre o monumento e os elementos do entorno são perceptíveis de forma análoga, o qual um não sobressai o outro nos valores específicos que lhe são atribuídos, podendo considerá-los conjuntos.

1.1.3 Conceito de conjunto

Referente à evolução histórica do conceito de conjunto, Rufinoni (2012) relata que a atuação de Giovannoni foi primordial para a valorização dos conjuntos urbanos antigos, delimitando os critérios de intervenção na cidade histórica, com ênfase na preservação de suas especificidades e sendo considerado o primeiro autor a empregar a expressão "patrimônio urbano". Ainda sobre essa noção, Meneses (2006) afirma que:

> Conjunto deveria ser entendido como reunião de partes que formam um todo complexo, ou ainda, no sentido matemático de coleção de seres. Não se trata de uma somatória de elementos, mas do resultado de elementos organizados: é preciso que haja relação entre as partes assinaladas para que se possa falar em conjunto. Harmonia deveria ser entendida como disposição ordenada entre as partes de um todo. (MENESES, 2006, p. 45).

Assim, o conjunto só poderia ser estabelecido quando há uma relação entre os elementos, determinada de forma crítica perante a realidade urbana que os rodeia, não se limitando as semelhanças ou relações visuais entre os elementos.

Inicialmente, a Recomendação de Paris, de 1972, entendia os conjuntos como "[...] grupos de construções isoladas ou reunidas que, em virtude de sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem, tenham um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência." (UNESCO, 1972, p. 02). Destaca-se o conceito voltado aos monumentos para o caso dos conjuntos na perspectiva da "história, arte ou ciência", abrangendo construções que não necessariamente estão próximas uma das outras.

Em 1975, durante o Congresso do Patrimônio Arquitetônico Europeu, foi publicada a Declaração de Amsterdã, na qual o patrimônio compreendia "não somente as construções isoladas de um valor excepcional e seu entorno, mas também os conjuntos, bairros de cidades e aldeias que apresentam um interesse histórico ou cultural." (CONSELHO DA EUROPA, 1975, p. 01). Complementa-se, assim, a ideia da Recomendação de Paris, pois menciona que se o conjunto pode

abranger valores históricos, de arte ou ciência, não são excepcionalmente belos ou de épocas remotas, expandindo a sua noção.

Em 1976, a Recomendação Relativa à Salvaguarda dos Conjuntos Históricos e sua Função na Vida Contemporânea, conhecida por Recomendação de Nairóbi, considerava conjunto histórico ou tradicional o agrupamento de construções e de espaços "[...] tanto no meio urbano quanto no rural e cuja coesão e valor são reconhecidos do ponto de vista arqueológico, arquitetônico, pré-histórico, histórico, estético ou sócio-cultural." (UNESCO, 1976, p. 03). Apontam-se outros valores a serem considerados, complementando as cartas anteriores.

A Recomendação de Nairóbi também defende que os conjuntos são variados, abarcando cidades históricas, bairros urbanos antigos, aldeias, lugarejos e monumentos homogêneos, que deveriam ser conservados em sua integridade, pois a perda pode gerar danos econômicos e perturbações sociais (UNESCO, 1976). Sendo que o conjunto histórico ou tradicional representa um todo coerente cujo "[...] equilíbrio e caráter específico dependem da síntese dos elementos que o compõem e que compreendem tanto as atividades humanas como as construções, a estrutura espacial e as zonas circundantes." (UNESCO, 1976, p. 03). Incluem-se, até mesmo, as atividades humanas modestas, reafirmando o considerado na Declaração de Amsterdã (1975) e incluindo o conceito de entorno nos conjuntos, pois quando a relação entre os elementos é capaz de formar um "todo coerente" não se pode limitar a uma "complementação" ao monumento principal.

Em 1986, a Carta de Washington considerava que os valores a preservar seriam "[...] o caráter histórico da cidade e o conjunto de elementos materiais e espirituais que lhe determina a imagem [...]. Sendo que dentre essas formas urbanas, algumas são definidas pela rede viária e a relação entre os edifícios." (ICOMOS, 1986, p. 02). Amplia-se o conceito referente às características materiais, imateriais e a formação urbana, que apontam os primeiros indícios, para o que, posteriormente, será chamado de paisagem.

Sobre isso, a Carta de Cracóvia (2000) destacava que os conjuntos patrimoniais, representados pelas cidades históricas, deveriam ser considerados como um todo. Incluem-se estruturas, espaços e características socioeconômicas, que estão em processo de contínua evolução e mudança, havendo a necessidade de intervenções que envolvam a população e um planejamento integrado para a sua

salvaguarda (CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE CONSERVAÇÃO, 2000). De acordo com a Carta:

> Os edifícios que constituem as zonas históricas podendo não se destacar pelo seu valor arquitectónico especial, devem ser salvaguardados como elementos de continuidade urbana, devido às suas características dimensionais, técnicas, espaciais, decorativas e cromáticas, elementos de união insubstituíveis para a unidade orgânica da cidade. (CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE CONSERVAÇÃO, 2000, p. 03).

Essa afirmação é relevante para o que posteriormente chamaremos de conjuntos industriais, que não necessariamente apresentam características artísticas ou arquitetônicas de excepcional beleza, porém apresentam toda uma gama de valores insubstituíveis para a formação urbana de algumas cidades.

Já na Constituição Federal brasileira, o patrimônio cultural nacional é composto pelos bens de natureza material e imaterial, "[...] tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira." (BRASIL, 1988). Sendo esse patrimônio formado pelos conjuntos urbanos e sítios com valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

Assim, os conjuntos edificados apresentam uma maior complexidade de elementos e inter-relações que enriquecem as possíveis leituras sobre as sociedades do passado e sua organização espacial. Esses conjuntos podem estar inseridos nas paisagens culturais que estão em constante fluxo, incluindo aspectos emocionais, produtivos, tecnológicos, políticos, espirituais e sua percepção. Diante disso, deveríamos considerar os contextos nos quais estão inseridos os conjuntos que marcam as cidades onde estão localizados (GOITIA, 1982; PÉREZ, ECHÁNIZ, 2009; SWENSEN, 2013).

1.1.4 Conceito de paisagem

Reiteramos a intenção de realizar uma revisão rigorosa da perspectiva de conjunto, sem a intenção de propor uma nova categoria de proteção para paisagem, todavia, esse conceito deriva de uma atuação que abrange grandes áreas, com diferentes usos e apropriações, sendo que, no caso de Mairinque, o conjunto ferroviário está inserido na paisagem urbana. Sobre isso, Castriota (2007, p. 17) aponta que a preservação passou do "[...] monumento isolado a grupos de

edificações históricas, à paisagem urbana e aos espaços públicos." Sobre a evolução conceitual, Simal (2010) discorre sobre acontecimentos relevantes:

> *La categoría del paisaje como expresión gráfica sería incluida por los pintores a partir del siglo XVI como un fragmento de la realidad representada, tendencia que se sigue manteniendo en nuestros días. Más tarde, el paisaje, como categoría científica de análisis de unas determinadas condiciones naturales y culturales sería asumido por los geógrafos durante el siglo XIX codificando las entidades naturales específicas mediante unas características propias. Recientemente se ha producido un consenso entre la ecología, la geografía y la interpretación del patrimonio cultural que ha modificado el concepto de paisaje, enriqueciéndolo y pasando a ser definido como un sistema en el cual se entremezclan dinámicamente los seres vivos en el territorio, modificado éste por las diferentes formas de apropiación del espacio de cada civilización, en un proceso en el que se interrelacionan valores y significados de carácter tangible e intangible.* (SIMAL, 2010, p. 11).[8]

Assim, entendemos que a paisagem não é definida apenas pelo que vemos, mas por tudo que passou pelo território e deixou suas marcas e como interpretamos estas marcas. Sobre isso, Román (2009) destaca que a paisagem possui três aspectos fundamentais, que inclui valores materiais e imateriais no decorrer do tempo: o físico (a paisagem é o território), o subjetivo e cultural (é uma porção do território, mas sem esquecer os valores que a população atribui a ela) e, finalmente, o temporal/casual (é resultado da interação entre o homem e a natureza).

Desde a década de 1990, a UNESCO já trabalhava com a definição de "paisagens culturais evolutivas." Essas paisagens seriam resultantes de condições sociais, econômicas, administrativas, e/ou religiosas, que se desenvolveram conjuntamente e em resposta ao seu meio ambiente natural (UNESCO, 1994).

A Carta de Cracóvia segue pela mesma linha de raciocínio da UNESCO e determina que as paisagens são reflexos da interação entre o homem, a natureza e o meio ambiente físico, sendo testemunhas da "[...] relação evolutiva das

[8] A categoria da paisagem, como expressão gráfica, seria incluída pelos pintores a partir do século XVI como um fragmento da realidade representada, tendência que se segue nos nossos dias. Mais tarde, a paisagem, como categoria científica de análise de determinadas condições naturais e culturais, seria assumida pelos geógrafos durante o século XIX, codificando as entidades naturais específicas mediante as características próprias. Recentemente, há um consenso entre ecologia, geografia e interpretação do patrimônio cultural, que modificou o conceito de paisagem, enriquecendo e passando a ser definido como um sistema no qual os seres vivos estão diretamente interligados no território. Esta é modificada pelas diferentes formas de apropriação do espaço de cada civilização, num processo no qual se inter-relacionam valores e significados de caráter tangível e intangível. (SIMAL, 2010, p. 11, tradução nossa).

comunidades e dos indivíduos com o seu meio ambiente." (CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE CONSERVAÇÃO, 2000, p. 04).

Ainda em 2000, o Conselho da Europa lançou o Convênio Europeu de Paisagem (CEP), que define um vínculo entre os membros europeus, mediante a celebração de acordos econômicos e sociais, com o objetivo de alcançar um desenvolvimento sustentável. A paisagem contribui na formação das culturas *"[…] locales y que es un componente fundamental del patrimonio natural y cultural europeo, que contribuye al bienestar de los seres humanos y a la consolidación de la identidad europea."* (CONSELHO DA EUROPA, 2000, p. 02).[9]

O CEP determina também que *"por paisaje se entenderá cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter será el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos."* (CONSELHO DA EUROPA, 2000, p. 03).[10] Indica-se o conceito objetivo de "qualquer parte do território" associado ao subjetivo "como é percebida pela população".

O CEP não está restrito a uma parte do território, abrangendo áreas urbanas, naturais, rurais, semiurbanas, zonas terrestres, marítimas e águas interiores. E *"se refiere tanto a los paisajes que puedan considerarse excepcionales como a los paisajes cotidianos o degradados."* (CONSELHO DA EUROPA, 2000, p. 04).[11] O CEP ultrapassa a ideia do artístico e contempla lugares já mencionados nas demais cartas voltadas a outros conceitos, como na Declaração de Amsterdã (1975), com relação aos conjuntos modestos.

O CEP é ajustável às realidades das partes em conformidade com seus próprios princípios constitucionais, na qual os membros se comprometem a identificar suas paisagens no território, analisando as características, forças e pressões que as transformam, qualificando-as de acordo com a consulta pública. Os membros prestam assistência mútua e intercâmbio de informações, para reforçar as ações realizadas com base nesse documento, incluindo a participação do Estado e da comunidade na preservação. Princípio lógico de atuação comunitária identificado

[9] "[...] locais que é um componente fundamental do patrimônio natural e cultural europeu, que contribui ao bem-estar dos seres humanos e a consolidação da identidade europeia." (CONSELHO DE EUROPA, 2000, p. 02, tradução nossa).

[10] "por paisagem se entenderá qualquer parte do território tal como é percebida pela população, cujo caráter será o resultado da ação e interação de fatores naturais e humanos." (CONSELHO DE EUROPA, 2000, p. 03, tradução nossa).

[11] "se refere tanto as paisagens que podem ser consideradas excepcionais como as paisagens cotidianas ou degradadas." (CONSELHO DE EUROPA, 2000, p. 04, tradução nossa).

em outras cartas patrimoniais e que, na paisagem, é definida pelas pessoas que nela habitam, interagem e ajudam a construí-la.

Além disso, de acordo com Swanwick (2002), devemos considerar que a paisagem não é estática, pois está sempre se modificando, em alguns lugares de forma imediata e drástica e, em outras, de forma gradual e sutilmente. Sendo que há sempre uma espera por novas intervenções que não a destruam. Para o autor:

> *Landscape is about the relationship between people and place. It provides the setting for our day-to-day lives. The term does not mean just special or designated landscapes and it does not only apply to the countryside. Landscape can mean a small patch of urban wasteland as much as a mountain range, and an urban park as much as an expanse of lowland plain. It results from the way that different components of our environment - both natural (the influences of geology, soils, climate, flora and fauna) and cultural (the historical and current impact of land use, settlement, enclosure and other human interventions) - interact together and are perceived by us. People's perceptions turn land into the concept of landscape. This is not just about visual perception, or how we see the land, but also how we hear, smell and feel our surroundings, and the feelings, memories or associations that they evoke.* (SWANWICK, 2002, p. 02 e 03).[12]

A paisagem então é formada por vários elementos, tanto naturais como artificiais, além dos tangíveis e intangíveis que são compreendidos por vários dos nossos sentidos. Os valores intangíveis e as características pessoais dos seres que a interpreta são essenciais para a sua definição, considerando os diversos valores intrínsecos.

De acordo com Swanwick (2002), justamente pela paisagem não ser apenas visual, as pessoas que a avaliam não podem se limitar as características estéticas e visuais do espaço. As paisagens podem ter, por exemplo, importância social e para a comunidade, sendo uma parte do cotidiano das pessoas e podem ser um fator para atrair negócios e turismo a uma determinada localidade e responsável por orientar as mudanças de uso da terra, as expansões territoriais, a organização das cidades, a definição das áreas históricas etc. Ou seja, a paisagem cultural não está

[12] A paisagem se refere à relação entre pessoas e lugares do cotidiano. O termo não significa apenas paisagens especiais ou designadas. Paisagem pode significar uma pequena porção de um deserto urbano, uma cadeia de montanhas, um parque ou uma extensão de planícies. É resultado da maneira como diferentes componentes do nosso desenvolvimento – seja natural (as influenciadas pela geologia, os solos, o clima, a fauna e a flora) e cultural (o impacto histórico e atual de uso da terra, o assentamento, o fechamento e outras intervenções humanas) – interagem juntos e são por nós percebidos. Isso não indica apenas uma percepção visual, mas como ouvimos, cheiramos e sentimos tudo a nossa volta, além dos sentimentos, memórias e associações que nos evocam. (SWANWICK, 2002, p. 02 e 03, tradução nossa).

unicamente no passado, pois interage com o espaço atual e a sua sobrevivência está vinculada justamente a essa interação.

Olmo (2006) enaltece a característica dinâmica da paisagem, que não pode ser encarada como uma fotografia, mas um espaço funcional e em permanente movimento, onde circulam fluxos de materiais, de energia, de organismos vivos (incluindo os seres humanos) e de informação. O autor ainda destaca a perda substancial que estamos sofrendo de conjuntos paisagísticos valiosos, de tramas construídas do passado e a sua substituição por configurações repetidas e banais, sem integração com o espaço herdado, reflexos de uma globalização desterritorializada que causa a destruição da paisagem.

Inseridos nessa destruição podemos encontrar os elementos pertencentes ao chamado patrimônio industrial, na perspectiva de monumento, entorno, conjunto ou paisagem. O patrimônio industrial engloba, por exemplo, as fábricas, os caminhos traçados, a definição dos territórios e as relações sociais estabelecidas.

1.1.5 Conceito de patrimônio industrial

A ampliação do conceito de patrimônio resultou na incorporação de novo elementos pertencentes a períodos recentes e desvinculados das características de belo ou artístico, sendo este o caso do patrimônio industrial. Para Rufinoni (2013), o interesse pelas chamadas “arquiteturas menores” iniciou-se a partir do segundo pós-guerra, impulsionado pelas perdas geradas com o desenvolvimento urbano acelerado, que transformava as paisagens cotidianas e ameaçavam elementos significativos de novas culturas antes de serem analisados e compreendidos. “E é justamente no âmbito dessa problemática que se evidencia a valorização de um importante grupo de artefatos até então deixados à sombra de qualquer representatividade cultural: os edifícios e sítios industriais.” (RUFINONI, 2013, p. 146).

Todavia, uma diferenciação é essencial para entendermos a continuidade dos elementos da industrialização considerados patrimônios. Para Kühl (2008), a diferença está entre a arqueologia industrial e o patrimônio industrial, no qual o primeiro dedica o seu estudo a todo o legado da industrialização, seja ele considerado bem cultural ou não, já o segundo se refere aos bens que possuem interesse para a preservação.

A disciplina intitulada arqueologia industrial se desenvolveu em meados do século XX, motivada pelas preocupações relacionadas à sobrevivência de evidências industriais que estavam desaparecendo rapidamente (PALMER, 2007). O "[...] tema ganhou maior vigor e atraiu a atenção de um público mais amplo, sobretudo a partir do início dos anos de 1960, quando importantes testemunhos arquitetônicos do processo de industrialização foram demolidos." (KÜHL, 2008, p. 38).

A destruição ocorreu porque "esses edifícios, ou inteiros complexos, estavam (e estão) sob constante ameaça pela sua obsolescência funcional, pelo crescimento das cidades e pela pressão especulativa imobiliária." (KÜHL, 2008, p. 38). Para a autora, houve esforços sistemáticos, que se estenderam dos anos de 1950 a 1980, para definirem a arqueologia industrial e suas implicações teórico-metodológicas.

Para Palmer e Neaverson (1998), a arqueologia industrial estuda a evidência tangível do desenvolvimento social, econômico e tecnológico dos últimos 250 anos de industrialização, no qual *"industrial archaeologists at present, [...] concentrate on the interpretation of sites, structures and landscapes rather than artefactual material."* (PALMER; NEAVERSON, 1998, p. 04).[13] Indica-se uma ampliação nas fontes de estudo da arqueologia industrial até incluir as paisagens.

Com relação à abordagem cronológica dos elementos industriais, Kühl (2008) afirma que diversos autores consideram outros períodos, além da Revolução Industrial, para analisar os vestígios. Isso ocorre pela divergência, entre outros fatores, de estabelecer quando a escala de produção deixou de ser artesanal e passou a ser industrial. Para Palmer (2007, p. 02), esse marco cronológico não podería ser rígido, pois *"[...] technological change began earlier in some industries that others, and equally time-tested practices were not abandoned as soon as more advanced ones became available".*[14]

Porém, Nevell (2006, p. 13) indica que mesmo com o reconhecimento sobre os diferentes períodos cronológicos da industrialização, em diversos lugares, é possível identificar características similares nos processos, como *"[...] radical*

[13] "Arqueólogos industriais do presente [...] concentram-se na interpretação de sítios, estruturas e paisagens ao invés do artefato material." (PALMER; NEAVERSON, 1998, p. 16, tradução nossa).
[14] "[...] mudanças tecnológicas começaram mais cedo em algumas indústrias do que em outras e, igualmente, as práticas já testadas não foram abandonadas, quando outras mais avançadas se tornaram disponíveis." (tradução nossa).

changes to the production, consumption, and urban nature of these new societies as expressed through their archaeology".[15]

Segundo Nevell (2006), a partir da década de 1990, houve um crescimento no consenso de que a questão-chave para os arqueólogos industriais estava no olhar sobre o processo industrial, que não devia ser direcionado apenas às mudanças na tecnologia e no consumo, abrangendo as relações sociais que se formaram nesses períodos, expressas nos edifícios e usos dos espaços. Palmer (2007, p. 07 e 08) evidencia que a função do arqueólogo industrial é tentar entender, a partir de termos humanos, como as pessoas viviam, pois o arqueólogo deve *"[…] read' the society behind the material culture and to accept that material culture is not a passive reflection of society but an active element in its creation".*[16] Ou seja, a abordagem sobre o patrimônio industrial considera outros elementos além dos materiais produzidos por essa atividade.

Com relação à definição e tratamento do patrimônio industrial, foi criada, em 1978, a organização intitulada *The International Commitive for the Conservation of the Industrial Heritage* - Comitê Internacional para a Preservação do Patrimônio Industrial - (TICCIH). Essa organização realiza reuniões científicas sobre o tema e age em cooperação com o ICOMOS desde o Congresso Mundial de Conservação do Patrimônio Monumental (KÜHL, 2008).

Dentre os congressos relevantes sobre o patrimônio industrial, realizados pelo TICCIH, Kühl (2008) destaca o congresso internacional na Rússia (2003), no qual foi redigida a aprovação da Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial, contribuindo para "[...] evidenciar a importância da herança da industrialização, além de mencionar temas vinculados à sua preservação. Para este último fim, remete-se aos princípios da Carta de Veneza." (KÜHL, 2008, p. 50).

A Carta de Veneza (1964) esclarece que a noção de monumento histórico "[...] compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que se estende [...] não só as grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural." (ICOMOS, 1964, p.

[15] "[...] mudanças radicais na produção, consumo e natureza urbana destas novas sociedades, expressas através da sua arqueologia." (tradução nossa).
[16] "[...] ler a sociedade por meio da cultura material e aceitar que esta não é um reflexo passivo da sociedade, mas um elemento ativo da sua criação." (tradução nossa).

02). Essa carta foi citada nos demais conceitos patrimoniais e permite realizar essa abrangência conceitual e física com relação ao patrimônio industrial.

Na Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003, p. 03), o patrimônio industrial compreende "[...] os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico." Engloba edifícios, oficinas, fábricas, minas, entrepostos, armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia. E, em específico, "[...] os meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação." (TICCIH, 2003, p. 03).

A Carta de Nizhny Tagil compreende um patrimônio industrial amplo, com valores diversos, que corresponde aos conceitos já abordados neste capítulo, demonstrando uma conexão com as discussões internacionais. Assim, o patrimônio industrial "[...] deve ser considerado como uma parte integrante do património cultural em geral. Contudo, a sua protecção legal deve ter em consideração a sua natureza específica." (TICCIH, 2003, p. 08). Essa especificação está vinculada às estruturas, às fábricas, aos conjuntos de edifícios e às paisagens industriais, por exemplo.

Em 2011, foi divulgado os Princípios de Dublin, a partir de uma cooperação entre o ICOMOS e o TICCIH, que auxiliam no registro, proteção, conservação e valorização do patrimônio industrial como uma nova tipologia nos conceitos já consagrados de patrimônio. Nesse documento, a definição de patrimônio industrial segue a da Carta de Nizhny Tagil (2003), acrescentando algumas ampliações com relação aos elementos que o compõe, sendo eles:

> *[…] sitios, estructuras, complejos, áreas y paisajes; así como por la maquinaria, los objetos y los documentos relacionados que proporcionan pruebas de procesos de producción industrial pasados o en desarrollo, la extracción de materias primas y su transformación en bienes, y la energía e infraestructura de transporte relacionadas. El patrimonio industrial revela una conexión profunda entre el entorno cultural y natural, mientras que los procesos industriales – ya sean antiguos o modernos – dependen de fuentes naturales de materias primas, energía y redes de transporte para producir y distribuir productos a mercados más amplios. Comprende activos fijos y variables, además de dimensiones intangibles como el conocimiento técnico, la organización del trabajo y de los trabajadores. Lo anterior, sumado al complejo legado social y cultural que dio forma a la vida de las comunidades y provocó cambios organizacionales en*

> *sociedades enteras y el mundo en general.* (TICCIH; ICOMOS, 2011, p. 02 e 03).[17]

Assim, os Princípios de Dublin (2011) estabelecem que os elementos industriais possuem variados objetivos e formas, sendo alguns representantes de condições regionais ou históricas. Os vestígios materiais e imateriais industriais foram resultados da interação de meios naturais e artificiais que tiveram um grande impacto na sociedade.

Especificamente sobre o patrimônio industrial material, foco dessa investigação, o *Plan Nacional de Patrimonio Industrial* (PNPI) divide este em elementos, conjuntos, paisagens e sistemas industriais (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO,* 2011). Sendo que os elementos industriais seriam aqueles que pela sua natureza ou desaparecimento "[...] *del resto de sus componentes, pero que por su valor histórico, arquitectónico, tecnológico, etc., sean testimonio suficiente de una actividad industrial a la que ejemplifican."* (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO*, 2011, p. 09).[18] Esclarece, desse modo, que os elementos isolados só devem ser totalmente considerados perante a falta de outros vinculados ou por sua excepcionalidade perante os demais.

Já o entorno dos edifícios industriais, em geral, é formado por áreas voltadas a outros usos, dentre eles, o residencial, que geralmente são compostos por "parcelas urbanas formadas e consolidadas em grande parte devido à presença da indústria." (RUFINONI, 2013, p. 192). Ainda sobre esse entorno, "en el caso de tratar se de una fábrica, al edificio principal le deben de acompanhar otras construcciones secundarias integrantes del conjunto productivo." (ABAD, 2008, p. 44).[19] Assim, o entorno seria um complemento das atividades desenvolvidas no edifício principal.

---

[17] [...] sítios, estruturas, complexos, áreas e paisagens, além das máquinas, dos objetos e documentos relacionados que proporcionam provas dos processos de produção industrial do passado ou em desenvolvimento, a extração de matérias primas e sua transformação em bens, energia e infraestruturas de transporte relacionadas. O patrimônio industrial revela uma conexão profunda entre o entorno cultural e natural, enquanto que os processos industriais - sejam eles antigos ou modernos - dependem de fontes naturais de matérias primas, energias e redes de transporte para produzir e distribuir produtos a mercados amplos. Compreende-se por ativos fixos e variáveis, além de dimensões intangíveis, como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores. O anterior, somado ao complexo legado social ou cultural que deu forma à vida das comunidades, provocando mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral. (TICCIH/ ICOMOS, 2011, p. 02 e 03, tradução nossa).

[18] "[...] do resto dos seus componentes, mas que pelo seu valor histórico, arquitetônico, tecnológico etc., sejam testemunhos suficientes de uma atividade industrial que exemplificam." (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO*, 2011, p. 09, tradução nossa).

[19] "no caso de tratar-se de uma fábrica, o edifício principal deve ser acompanhando por outras construções secundárias integrantes do conjunto produtivo." (ABAD, 2008, p. 44, tradução nossa).

Estes elementos da industrialização também podem ser considerados perante o valor de conjunto, que está contido em fábricas e suas diferentes instalações mecânicas, englobando o povoado ou colonia industrial e combinando o produtivo com o residencial e assistencial (ABAD, 2008). Bustamente (2009, p. 295) explica que *"el edificio industrial rara vez se desarrolla aislado. Lo normal es que aparezca unido a otros formado verdaderos conjuntos industriales".*[20]

O conjunto se define quando são aplicados os mesmos valores sobre bens distintos e, para Kühl (2008), parte relevante dos bens legados pela industrialização pode ser considerada patrimônio cultural, sendo que seu tratamento envolve vastas áreas que foram ocupadas pelos conjuntos provenientes da atividade industrial. Portanto, não se poderia valorizar a fábrica apenas como um monumento isolado de qualidade arquitetônica, tipológica ou tecnológica, pois congrega por estrita conexão funcional *"[…] conjuntos productivos, talleres, almacenes, viviendas, calles y plazas, jardines, lugares para el ocio o para el culto, hasta llegar a formar estructuras urbanas." (*BUSTAMENTE, 2009, p.295).[21]

Para o PNPI, os conjuntos industriais seriam aqueles em que se conservam *"[…] los componentes materiales y funcionales, así como su articulación; es decir, constituyen una muestra coherente y representativa de una determinada actividad industrial, como es, por ejemplo, una factoría*." (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO*, 2011, p. 09).[22] Assim, os conjuntos são determinados pela articulação entre os componentes para o correto funcionamento de alguma atividade industrial, por exemplo, a mineração, a ferrovia e a produção de energia.

Rufinoni (2013, p. 192) relata que os conjuntos industriais, em geral, apresentam edifícios "[...] construídos em diferentes épocas, com tipologias construtivas distintas e cuja composição espacial provém de complexas relações pautadas pelo desenvolvimento das atividades produtivas ali sediadas." Ou seja, o patrimônio industrial deve considerar a evolução temporal que marca a própria existência dos seus elementos na forma de conjuntos, que permitiram o

[20] "o edifício industrial raramente se desenvolve isolado. O normal é que apareça unido a outros formando verdadeiros conjuntos industriais." (tradução nossa).
[21] "[...] conjuntos produtivos, oficinas, armazéns, moradias, ruas e praças, jardins, lugares para o lazer e para o culto, até chegar a formar estruturas urbanas." (BUSTAMENTE, 2009, p. 295, tradução nossa).
[22] "[...] os componentes materiais e funcionais, somado à sua articulação; ou seja, constituem uma amostra coerente e representativa de uma determinada atividade industrial, como é, por exemplo, uma fábrica." (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO*, 2011, p. 09, tradução nossa).

desenvolvimento de áreas das cidades ou, até mesmo, de cidades inteiras e que ainda marcam as paisagens urbanas.

Em alguns casos, os elementos são de tal complexidade, que recebem a denominação de paisagem industrial, podendo ser de carácter evolutivo em que se conservam os componentes dos *"[…] procesos de producción de una o varias actividades industriales, constituyendo un escenario privilegiado para la observación de las transformaciones y los usos que las sociedades han hecho de sus recursos."* (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO,* 2011, p. 09).[23] Sendo, então, composta por uma série de elementos essenciais capazes de formar uma imagem completa, compreendida e identificada a partir das atividades industriais nela desenvolvida.

Segundo o PNPI (2011), as paisagens industriais são definidas pelo conjunto dos bens móveis, imóveis e sistemas de sociabilidade relacionados com a cultura do trabalho. Essas foram geradas pelas atividades de extração, transformação, transporte e distribuição criadas pelo sistema econômico que surgiu na Revolução Industrial, incluindo as atividades desenvolvidas, os arquivos gerados, os lugares de trabalho, a organização produzida etc. (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO,* 2011).

Referente as paisagens industriais, Dorado (2009, p. 448) aponta que *"muchos de los paisajes que hoy nos rodean tan sólo es posible explicarlos a partir de un pasado industrial, a través de la impronta dejada por la industria en el territorio".*[24] Portanto, uma aproximação é recomendável, pois oferece uma visão idônea sobre o conjunto de manifestações e de elementos móveis e imóveis, frutos de uma atividade industrial. Considera-se a envergadura e complexidade dos fenômenos que criaram, por exemplo, infraestruturas, ferrovias, estradas, viadutos, povoados e construções, marcando e definindo uma paisagem produtiva específica, que é resultado da atividade industrial inserida no território.

Fernández e Busquets (2003, p. 126) afirmam que a paisagem industrial *"[…] se distingue por la presencia dominante de las infraestructuras industriales y por la evidencia de un cierto tipo de aprovechamiento de los recursos del medio a*

[23] "[...] processos de produção de uma ou várias atividades industriais, constituindo um cenário privilegiado para a observação das transformações e usos que as sociedades têm feito dos seus recursos." (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO*, 2011, p. 09, tradução nossa).

[24] "muitas das paisagens que nos rodeiam hoje, só podem ser explicadas a partir de um passado industrial, através da marca deixada no território." (tradução nossa).

través de la tecnología".[25] Representa, assim, a interação do homem com o ambiente natural para produzir a atividade industrial, a partir da adaptação dos espaços, utilização dos recursos naturais e humanos.

Dessa forma, *"[…] el paisaje resultante son el edificio industrial y los conjuntos fabriles, de arquitectura al principio utilitarista y descuidada en lo estético pero que con el tiempo irá adquiriendo relevancia […]"* (POZO, 2002, p. 216).[26] Evidencia-se que a estética dos imóveis não é fator prioritário para definir uma paisagem industrial formada com a intenção de reunir, em um único espaço, perfeitamente delimitado, todos os elementos do trabalho e da vida operária para um maior e mais eficiente controle (POZO, 2002). Sendo possível o seu entendimento a partir de outros valores, que excedem o visual ou artístico, conforme sugerido anteriormente pela Carta de Cracóvia (2000) para outras tipologias patrimoniais.

Sobre o estado atual dessas paisagens industriais, Dorado (2009, p. 448) constata que *"a obsolescencia de procedimientos y maquinarias obliga continuamente a la reutilización o sustitución de elementos o de estructuras por otros que respondan a las nuevas necessidades funcionales y productivas".*[27] Assim, é o resultado da contínua transformação e mudança de uso e tecnologia, que se caracteriza, por exemplo, pela sobreposição de diferentes estruturas fixadas em distintos períodos, que permitem ter uma visão real da atividade industrial.

Essas definições do patrimônio industrial podem ser integradas a realidade do patrimônio ferroviário, que deixou vestígios na forma de monumentos, entornos, conjuntos e paisagens. Desse modo, a segunda parte do capítulo será dedicada à compreensão da vila ferroviária de Mairinque vinculada à EFS, objeto de estudo da pesquisa.

1.2 Descrição histórica de Mairinque

Inicialmente, é necessário abordar temas gerais com relação à ocupação ferroviária, que influenciaram também no objeto de estudo desta pesquisa. Sobre

[25] "[...] se distingue pela presença dominante das infraestruturas industriais e pela evidência de certo tipo de aproveitamento dos recursos do meio ambiente através da tecnologia." (tradução nossa).
[26] "[...] a paisagem resultante é o edifício industrial e os conjuntos fabris, de arquitetura inicialmente utilitarista e esteticamente descuidada, mas que com o tempo vão adquirindo relevância [...]" (POZO, 2002, p. 216, tradução nossa).
[27] ''a obsolescência de procedimentos e maquinarias obriga continuamente a reutilização ou substituição de elementos ou de estruturas por outros que respondam às novas necessidades funcionais e produtivas." (tradução nossa).

isso, Villar (2005) informa que a ferrovia foi, desde o início, uma consumidora insaciável de recursos, pois necessitava de grandes superfícies de solo para a sua expansão. Sendo movida por grandes capitais capazes de afrontar as importantes inversões para o seu primeiro estabelecimento e as conseguintes ampliações derivadas do crescimento e expansão da atividade, além de grande quantidade de mão de obra.

A mão de obra era necessária posteriormente durante a exploração, *"[...] que aún en una fase com escassa mecanización demandaría de modo creciente un número importante de operarios que se encargaran de cada una de las múltiples funciones que generó el ferrocarril." (*VILLAR, 2005, p. 35).[28]

Villar (2005) explica que os núcleos ferroviários eram assentamentos de nova criação e estavam, em geral, próximos às áreas de operação. A maior parte da sua população, quando não a totalidade, era formada por trabalhadores da ferrovia, aos quais se somavam suas famílias. No caso de Mairinque, a partir das ideias do autor, podemos considerá-la povoado puro, pois nela se desenvolveu uma única atividade industrial: a ferroviária.

Os povoados ferroviários estavam associados a um crescente número de *"[…] servicios comunes y atividades comerciales. Junto a las viviendas del ferrocarril y a los talleres y fábricas se construirán escuelas, dispensarios médicos, iglesias, teatros, cines, economatos etc." (*VILLAR, 2005, p. 36).[29] Os povoados apresentavam um grau de economia elevado, com uma vida econômica e social que variava de importância em consonância com o desenvolvimento da comunidade, *"[…] consolidándose y mejorando durante la primer mitad del siglo XX e iniciando un claro declive com la pérdida de la hegemonia del ferrocarril y el cambio de los sistemas de explotación, durante las últimas décadas del siglo XX." (*VILLAR, 2005, p. 36).[30]

Esses espaços ferroviários surgiam em espaços ermos, isolados e com escassa tradição de assentamentos humanos. A justificativa do seu nascimento

[28] "[...] ainda em uma fase com escassa mecanização demandaria de um modo crescente um número importante de operários que se encarregaram de cada uma das múltiplas funções que gerou a ferrovia." (VILLAR, 2005, p. 35, tradução nossa).
[29] "[...] serviços comuns e atividades comerciais. Junto às moradias da ferrovia, oficinas e fábricas se construíram escolas, dispensários médicos, igrejas, teatros, cinemas, armazéns etc." (VILLAR, 2005, p. 36, tradução nossa).
[30] "[...] consolidando e melhorando durante a primeira metade do século XX e iniciando uma clara queda com a perda da hegemonia da ferrovia e a mudança dos sistemas de exploração, durante as últimas décadas do século XX." (VILLAR, 2005, p. 36, tradução nossa).

estava no legado da ferrovia e seu término chegava de um modo mais ou menos brusco. *"Así los poblados, aldeas y barrios ferroviarios se deshabitan y presentan la imagen de pueblos fantasmas casi completamente abandonados o que, al menos, tienen una población ínfima si se compara con la que tenían varios decenios atrás."* (VILLAR, 2005, p. 40).[31]

No Brasil, Correia (1999, p. 01) enfatiza que a construção de vilas operárias e de núcleos fabris por empresas industriais, dentre elas, às vinculadas a ferrovia, "[…] iniciou-se na segunda metade do século XIX, com o surgimento de aglomerações com organização espacial seguindo diretrizes estabelecidas pelo proprietário ou por engenheiros envolvidos no empreendimento." Surgiram, então, vilas padronizadas e disciplinadas pelas próprias indústrias, sendo que a criação desses núcleos tinha o interesse de criar um grupo de trabalhadores fixo, produtivo e controlável (CORREIA, 1994). Evidencia-se que a relação entre a indústria e seus trabalhadores era estreita e, muitas vezes, extrapolava os limites do trabalho, influenciando na vida social dos seus moradores.

Perante essas informações gerais, é possível identificar que Mairinque não se distancia das características de implantação dos povoados ferroviários de outras localidades, sendo responsável pelo desenvolvimento de um núcleo relevante, tanto para a companhia EFS quanto para a atividade ferroviária em São Paulo. Com o passar do tempo, essa atividade foi perdendo importância, o que se refletiu na estrutura urbana do povoado. Dessa forma, estabelecemos uma divisão temporal dos acontecimentos relevantes envolvendo a atividade ferroviária da EFS que permitiu o desenvolvimento de Mairinque.

1.2.1 Mairinque de 1890 a 1910

Inicialmente, trabalhamos com o período de 1890 a 1910, pois corresponde à implantação dos bens imóveis mais antigos para o funcionamento da atividade ferroviária, estabelecimento dos primeiros assentamentos urbanos e definição do traçado que se perpetuou no tempo.

Contextualizando os aspectos históricos relevantes que levaram à criação da vila ferroviária de Mairinque, Saes (1981) destaca que as estradas de ferro em São

[31] "Assim, as cidades, vilas e bairros ferroviários são desabitados e apresentam a imagem de povos fantasmas quase completamente abandonados ou que, ao menos, têm uma povoação pequena quando se compara com a que tinha várias décadas antes." (VILLAR, 2005, p. 40, tradução nossa).

Paulo se estabeleceram na metade do século XIX para substituir o antigo sistema de transporte composto por tropas de mula. Esse primeiro sistema se mostrava incapaz de atender às crescentes necessidades da economia paulista, surgindo companhias ferroviárias vinculadas, muitas vezes, à produção de café. Porém, diferenciando-se das demais companhias ferroviárias, "[...] a Sorocabana surge para servir os produtores e comerciantes de algodão da área de Sorocaba." (SAES, 1981, p. 41).

A Companhia Sorocabana foi constituída no período de 1870, sendo fundada por Luís Mateus Maylasky – ligado a Roberto Dias Baptista, um grande produtor de algodão da região de Sorocaba – que viu a oportunidade de expansão do comércio de algodão por meio do transporte férreo (RAMOS, 2008).

Apesar da conexão com a linha da São Paulo Railway, que tinha saída para o porto de Santos, a linha projetada pela Sorocabana cobriria um trecho de 170 km e iria se distanciar da capital paulista. O projeto foi alterado para o trecho de São Paulo a São João de Ipanema, passando por Sorocaba, com as mesmas garantias e privilégios vigentes para as demais ferrovias. Aproveitou-se da concessão de transporte da antiga fundição Real Fábrica de Ipanema, através de São Paulo e da conexão férrea com o Rio de Janeiro, capital do Império brasileiro neste período (RAMOS, 2008). Em 1876, a Sorocabana sofreu com a crise do algodão, seguida pela ameaça de retirada da concessão da linha para Ipanema. Sobre isso, Soukef (1999) afirma que:

> Muitas foram as dificuldades para a construção do trecho entre Sorocaba e São Paulo, pois, o terreno onde a linha foi implantada, era pouco favorável, cheio de rios e pântanos, exigindo de imediato a construção de várias pontes e aterros. Em 1875 a linha é inaugurada mas, os problemas técnicos durante a construção levam ao endividamento da empresa, provocando um déficit financeiro que, vinte anos depois da abertura da linha, ainda não havia sido solucionado. (SOUKEF, 1999, p. 13).

Além disso, a Sorocabana travava uma disputa com a companhia Ituana pela ocupação das áreas do interior. Essa disputa somente terminou efetivamente quando a Sorocabana absorveu a Ituana, surgindo a companhia União Sorocabana Ituana, em 1892. Essa junção viabilizou a expansão das linhas, entretanto também significou o aumento das dívidas da empresa (SOUKEF, 1999; RAMOS, 2008).

Em 1880, Maylasky, responsável pela organização da Sorocabana, foi afastado da sua presidência e assumiu no seu lugar Francisco de Paula Mayrink. Esse segundo presidente trouxe desenvolvimento para a companhia, expandindo os

trilhos até Tietê e obtendo a concessão imperial para construir um ramal férreo até Santos (RAMOS, 2008).

Sobre a construção desse ramal até Santos, Ramos (2008) enfatiza que, após a fusão entre as duas companhias, finalmente pôde-se concretizar a ligação férrea entre elas. Todavia, a companhia União Sorocabana Ituana teria de construir uma variante na altura do quilômetro 70 para unir as duas linhas, estabelecendo uma estação no quilômetro 75.

A companhia adquiriu a Fazenda Canguera, com propriedade de 264 alqueires, que pertencia a Manuel Joaquim da Costa Nunes, o “Manduzinho”, e não passava de um sítio isolado, cuja denominação se originava de uma palavra indígena que significa ossada (RAMOS, 2008). Nos relatórios da época, sobre a compra e desenvolvimento dessa área para atender aos interesses da companhia, lê-se que:

> Projectando a Companhia vender os terrenos, que possue nas immediações desta estação para formar ahi uma povoação, foi levantado o terreno n'uma área de 125 hectares ou cerca de 52 alqueires paulistas, dos quaes ficam destinados 72 hectares approximadamente para as futuras oficinas centraes da Companhia, para as moradias do pessoal das mesmas e para mais necessidades futuras, sendo os restantes destinados para a futura povoação. A planta elaborada previne por ora 355 lotes, com uma área média de 800 metros quadrados (20 m de frente por 40 m de fundo), variando as áreas entre 460 m. q. e 1.400 m. q. e mais duas chacaras, com uma área total de 331.464 metros quadrados. Os 6 largos projectados, as avenidas e ruas representam uma área de 199.109 m. quadrados ou cerca de 38% da área total da povoação. O projecto teve assim em vista garantir boas condições hygienicas para a futura povoação que pela sua posição no cruzamento de linhas importantes e altitude de 870 metros sobre o mar, pelo seu clima sadio e pela faculdade de obter-se agua das cabeceiras proximas do Rio Piragibú, além da facilidade de prevenir-se exgotos em três direcções, poderá tornar-se no futuro um ponto importante. (COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA, 1898, p. 78).

Demonstra-se, assim, o planejamento e cuidado na divisão territorial e na organização urbana definida pela companhia (vide figura 03). A vila não deveria se desenvolver de forma desordenada, respeitando as especificações da empresa, que buscou uma área com facilidades estruturais, por exemplo, clima sadio e acesso à água, além da proximidade com Itu, Sorocaba e São Paulo.



Figura 03: vista área da vila de Mairinque com a divisão por quadras, os três quarteirões de moradia definidos pela companhia e a área operacional (déc. 1930). **Fonte:** Centro da Memória Ferroviária de Mairinque

Inicialmente, parte do terreno adquirido seria destinada à construção da estrada de ferro, enquanto as outras seriam loteadas e vendidas. Todavia, essa região possuía uma importância cartográfica, por onde passaria o tráfego vindo de Itu, Sorocaba e da futura ligação com o litoral (aprovada pelo Decreto Federal nº 1441, de 25 de junho de 1893[32], modificado em 18 de setembro de 1894). Assim, a diretoria da empresa resolveu transferir as oficinas de Sorocaba para essa região, com a intenção de conter os reparação necessários com o aumento de fluxo na estação (CONDEPHAAT, 1986; RIBEIRO, 2012). De acordo com Soukef (1999, p. 17) "em 4 de julho de 1897 era inaugurado o trecho de Itu a Mayrink. O prolongamento da linha em direção ao litoral só seria retomado em 1925."

Segundo Soukef (2001), o projeto urbanístico da vila Mayrink procurava dotar o futuro núcleo com serviços pouco usuais na maioria das cidades tradicionais da época, com boas condições de higiene, facilidade de abastecimento de água, escoamento de esgoto e iluminação. Dias e Souza (1994) complementam dizendo que as ruas eram bem afastadas, mesmo sem ter um carro sequer até a década anterior ao surgimento da vila.

A vila foi fundada, oficialmente, em 27 de outubro de 1890, mantendo o nome de Canguera, o mesmo da sua primitiva estação. No final de 1891, o nome foi

[32] "O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, resolve approvar, dos estudos definitivos apresentados do prolongamento de sua linha para Santos, os trechos entre os kilometros 13, 1 a 24 (S. Vicente e Serra) e 22 a 36 (Pinheirinhos e Santos); cujos estudos com este baixam rubricados pelo director geral da Directoria de Viação; devendo ser modificados os restantes com uma variante entre os kilometros 73 da linha em trafego, a ligar-se mais ou menos no kilometro 20 do ultimo trecho (Pinheirinhos e Santos)." (BRASIL, 1893).

substituído para Manduzinho e, em 1892, recebeu a denominação definitiva de Mayrink, em homenagem ao presidente da EFS que havia reerguido a empresa (SOUKEF, 1999).

Porém, Soukef (1999) relata que, até o final do século XIX, a Sorocabana se deteriorou de tal maneira que o governo federal teve de intervir, assumindo a presidência da companhia o engenheiro Alfredo Eugênio de Almeida Maia. Esse engenheiro se deparou com uma empresa que não promovia a manutenção das locomotivas, o que definiu a construção das oficinas de Mayrink, com o objetivo de resolver o problema da manutenção adequada. Ramos (2008) destaca que durante o período de 1902 a 1907, de responsabilidade do poder público, Alfredo Maia viabilizou o surgimento da nova estação e o desenvolvimento da vila. Além do arrojado projeto de Victor Dubugras para a estação, Alfredo Maia também incentivou os serviços de saneamento da vila, que foram planejados pelo engenheiro Bernabé Quiroga (PUJOL, 1908).

A “Vila Mayrink”, ainda no começo do século XX, possuía uma iluminação a acetileno que abrangia os três quarteirões ocupados pelas casas dos funcionários e suas famílias, o alojamento para os funcionários solteiros e os estabelecimentos comerciais, dentre eles, o armazém, o bar, a farmácia e a escola. Posteriormente, começou a funcionar o horto florestal na vila, destinado à produção de lenha combustível para as locomotivas e dormentes para os trilhos (CONDEPHAAT, 1986).

Soukef (2001) informa que, no início do século XX, as feições da vila foram definidas, com a elaboração do traçado ortogonal e a construção das residências de alvenaria. Também foram elaboradas as seções de fundição de ferro e bronze, as oficinas centrais da estrada, o teatro, a cadeia, a escola e a estação. Ainda em 1904 a vila de Mairinque foi elevada à categoria de Distrito Policial (FIGUEIREDO, 1987).

Inicialmente, as casas dos primeiros operários de Mairinque, que residiam em São Roque, foram construídas de modo provisório na vila em terrenos cedidos pela EFS a títulos precários aos que desejassem ali construir. Estas casas se edificavam a esmo, com materiais baratos como pau-a-pique e telhas de zinco ou sapé, principalmente na área chamada de “Arraial do Sapo”, ao norte da estação (vide figura 04) (OLIVEIRA, 1958). Antes da construção oficial das casas para os funcionários, a Sorocabana tinha de manter três a quatro carros de trem só para

levar e trazer, diariamente, os funcionários que moravam em São Roque (FREIRE, 2013).



Figura 04: localização dos imóveis construídos pela EFS na "Vila Mayrink" e os demais imóveis localizados no "Arraial dos sapos" (19--). **Fonte:** acervo do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA

Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a EFS decidiu resolver o problema da falta de habitações. "Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]" (OLIVEIRA, 1958, p. 26). As casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana, e possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto (OLIVEIRA, 1958) (vide figura 05).



Figura 05: foto do antigo jardim da estação (onde posteriormente foi construído o armazém) no qual, ao fundo, é possível visualizar as residências construídas pela EFS para os funcionários (à direita) e o antigo restaurante (à esquerda) (1906). **Fonte:** Centro da Memória Ferroviária de Mairinque

Sobre os três quarteirões residenciais definidos pela Sorocabana, Della Manna (1981) afirma que nos quintais estavam localizados o tanque, as pequenas hortas, o fogão e, até mesmo, os pequenos chiqueiros e estábulos, sendo construídos para facilitar a entrada dos animais. Atualmente, os quintais coletivos são utilizados para os automóveis (vide figura 06).



Figura 06: quintais coletivos ocupados por novas construções no interior dos quarteirões (1986). **Fonte:** CONDEPHAAT

Della Manna (1981) informa que, provavelmente, as casas de maior porte eram moradias dos funcionários mais graduados da ferrovia (vide figura 07) e havia mobilidade na locação, conforme a ascensão do funcionário e a disponibilidade de casas.



Figura 07: casa para os funcionários da companhia EFS na Rua Carlos Gomes (1981). **Fonte:** Della Manna

Della Manna (1981) também descreve as características tipológicas das residências, sendo que todas possuem uma mesma planta tipo, apresentando variações na forma de implantação no lote, no qual algumas se destacam pelo seu agenciamento singular, pelo cuidadoso trabalho com as platibandas e pelos desenhos das fachadas. As casas poderiam ser divididas em:

> Conjunto 1 – Casas geminadas de planta tipo perceptível e de telhado contínuo.
> Conjunto 2 – Casas geminadas de planta tipo perceptível e de telhado desencontrados, com frisos e ornatos mais elaborados.
> Conjunto 3 – Casas geminadas de telhado contínuo, escondido por platibanda.
> Conjunto 4 – Casas geminadas de planta tipo perceptível e de telhado contínuo escondido por platibandas.
> Conjunto 5 – Casas de excessão de fachada elaboradas e agenciamento ímpar.
> Conjunto 6 – Casas geminadas de planta tipo perceptível e implantação singular.
> Conjunto 7 – Casas geminadas de plantas tipo perceptível de telhado desencontrado.
> Conjunto 8 – Casas de excessão com plantas diferenciadas entre si e de acabamento mais simples. (DELLA MANNA, 1981, s.n.) (vide figura 08).

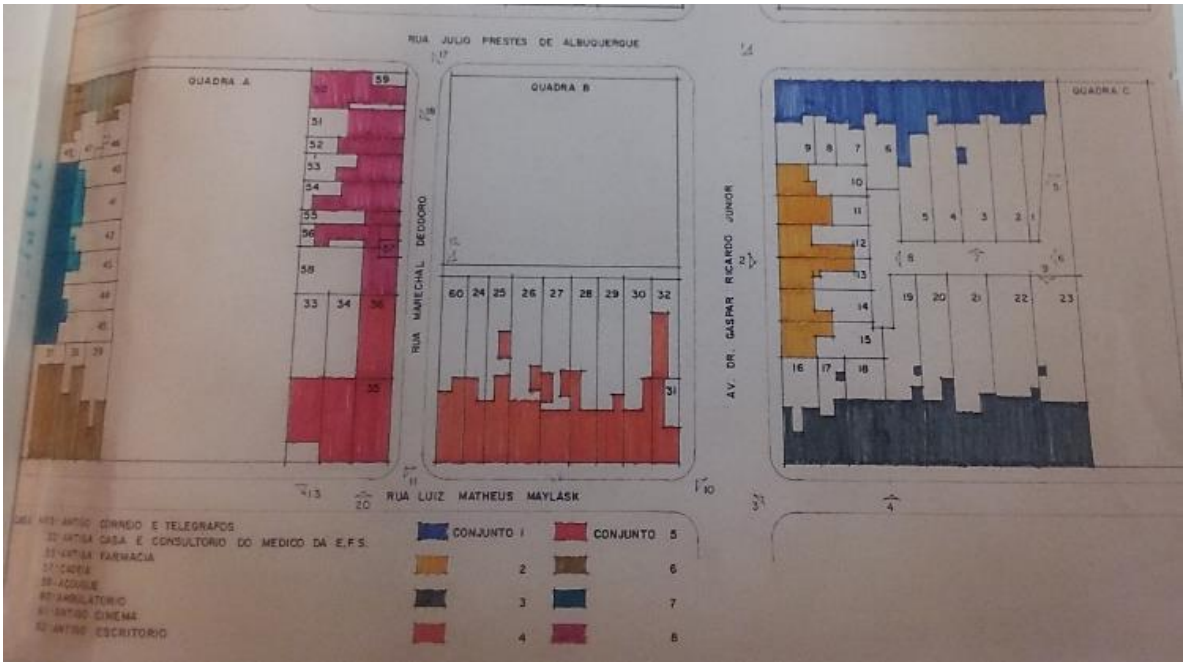


Figura 08: divisão por tipologia arquitetônica das casas para os funcionários da Companhia EFS (1981). **Fonte:** Della Mana

De acordo com Della Manna (1981), os moradores dessas residências eram funcionários da ferrovia, dentre eles, estafetas, telegrafistas, maquinistas, guarda-freios, chefes de trens, guarda-chaves, entre outros. Os moradores da Rua Carlos

Gomes e Av. Dr. Gaspar Ricardo Junior (vide figura 09) eram funcionários com maior posição hierárquica em relação aos outros.



Figura 09: casas localizadas na Av. Gaspar Ricardo Junior para os funcionários da ferrovia (19--).
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque

Referente à estrutura das casas, Della Manna (1981) constatou que em algumas existe a integração posterior do banheiro e da cozinha ao corpo da casa que, originalmente, mantinha esses cômodos desagregados ao imóvel principal, o que condiz com as informações das plantas de moradias apresentadas anteriormente.

Para Soukef (1999), as principais características construtivas das residências eram as seguintes: estrutura portante – tijolos; fundações – direta em tijolos; estrutura do telhado – tesoura de madeira, terças, caibros e ripas; vedações – alvenaria de tijolos revestida; pisos (dormitórios, salas e algumas copas) – tábua corrida de 10 cm de largura, travada por vigas de madeira; piso – elevado do solo cerca de 30 cm; pisos (banheiro, áreas de serviços externas e algumas copas) – cimentado liso desempenado ou piso tipo vermelhão; forros – todos os tipos de saia e camisa em tábuas de madeira; caixilhos – em madeira de diversos modelos, com ou sem venezianas e, nesse caso, com os vidros colocados externamente (vide figura 10).



Figura 10: casas localizadas na Rua Luiz Matheus Maylasky para funcionários da EFS (1981).
Fonte: Della Manna

Já na parte operacional, em 1903, Alfredo Maia identificou uma pequena oficina para reparação de locomotivas. A estrutura era rudimentar e obrigava a dispersão de atividades da administração, além de abrigar a fundição de ferro e bronze (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1920; SOROCABANA RAILWAY COMPANY, 1911). Os pavilhões das oficinas foram construídos às pressas, com o uso de trilhos nos arcabouços como suporte da cobertura de zinco de um edifício que não tinha todas as paredes divisórias, o que causava sérios aborrecimentos aos operários que ali trabalhavam, principalmente durante o período de frio ou chuva. “Apenas o pavilhão central era de alvenaria e nele funcionavam as máquinas operatrizes. Numa de suas extremidades localizavam-se os escritórios e almoxarifado.” (SOUKEF, 1999, p. 36).

Esse pavilhão central possui a curiosidade, citada por Soukef (1999), de um vão falso em alvenaria, que reproduz o desenho das portas e que tem a finalidade de manter o ritmo das fachadas, demonstrando o cuidado e o capricho com que foi construído. Soukef (1999) informa que este era um edifício de alvenaria de tijolos revestido, coberto com telhas francesas, que possuía grandes vãos, portas e janelas de madeira terminadas em arco. Segundo relatórios da Sorocabana, no ano de 1904:

> As oficinas de Mayrink foram fechadas com paredes de madeira, sendo construídas de alvenaria as suas fachadas principaes; o barracão de locomotivas foi augmentado, sendo também construídas diversas acomodações para o pessoal e material, bem como linhas para facilitar o serviço. (ESTRADA DE FERRO UNIÃO SOROCABANA – ITUANA, 1904, p. 31 e 32).

Esse relato confirma que partes da primeira oficina realmente eram de alvenaria, enquanto os demais espaços eram de madeira. Além disso, nesse período, as casas já haviam sido construídas para a acomodação dos funcionários.

Já o galpão foi construído em 1910 e reformado em 1947, considerando-se a importância dessa área para atender à rede da EFS que, posteriormente, abrigou diferentes atividades de fundição de peças e serraria, além das oficinas de montagem e reparação de locomotivas, carros e vagões (SOROCABANA RAILWAY COMPANY, 1911; ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1947; 1920). “As oficinas de Mayrink auxiliaram as officinas de Sorocaba na transformação, modificação, construção etc., de carros e vagões, devido ao acúmulo de serviços nas ditas officinas.” (SOROCABANA RAILWAY COMPANY, 1911, p. 67) (vide figura 11).



Figura 11: pátio ferroviário de Mairinque (19--). **Fonte:** Centro da Memória Ferroviária de Mairinque

O rápido desenvolvimento da ferrovia em Mairinque permitiu a contratação de novos funcionários, em grande quantidade, que vinham de várias partes do país, por exemplo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Assim, houve a necessidade de criar novos estabelecimentos, dentre eles, o alojamento para solteiros que foi construído próximo à área do jardim.

Também foram instalados um hotel e os três quarteirões de moradias já citado, que constituíam a maior parte da zona central da vila e atendiam aos moradores formados, em sua maioria, pelas famílias dos funcionários (FREIRE, 2013; OLIVEIRA, 1958). Com relação ao embelezamento da cidade, Henrique Scheving determinou a criação de um jardim onde, posteriormente, foi construído um armazém de abastecimento da Sorocabana (OLIVEIRA, 1958).

A partir de mapas antigos da EFS, é possível identificar a localização desses espaços mencionados nas referências bibliográficas e documentais, dentre eles, o antigo jardim, o restaurante, os blocos de casas, a estação e a sede da SRM (onde funcionava o teatro) que serão descritos posteriormente (RFFSA, 1935) (vide figura 12).

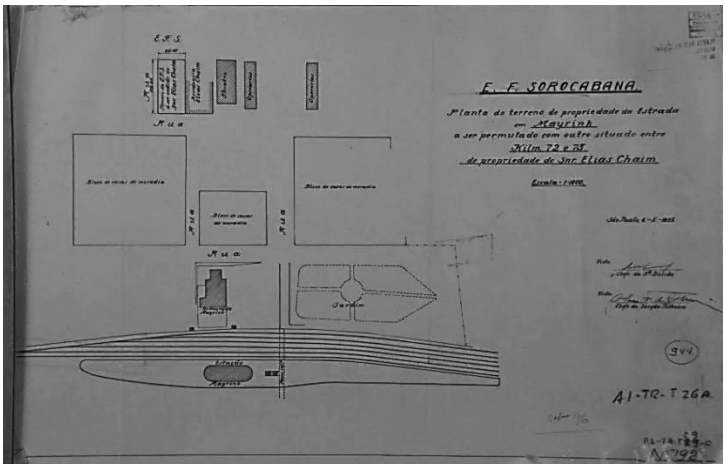


Figura 12: localização dos imóveis pertencentes à EFS ou que foram construídos em terrenos cedidos pela companhia ferroviária (1935). **Fonte:** acervo do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA

A origem do antigo hotel foi reconstituída a partir de depoimentos coletados por Soukef (1999), nos quais há o relato de que o imóvel surgiu em 1903 com investimentos do italiano Giovanni Zanotto, que tinha contrato com a EFS para fornecer aos funcionários e aos demais moradores uma espécie de cooperativa. Em 1905, o hotel passou para a família Zecchi mantendo o contrato com a EFS (vide figura 13).



Figura 13: antigo hotel (19--). **Fonte:** Centro da Memória Ferroviária de Mairinque

Ainda em 1903, para o lazer dos funcionários, foi fundada a “Sociedade Operária Musical e Recreativa”, mudando o nome posteriormente para “Sociedade Recreativa de Mayrink” (SRM), que fazia apresentações cinematográficas diárias. A sede localizava-se em um terreno atrás do atual teatro-cinema (FREIRE, 2013).

Já na área operacional, inicialmente, para atender ao tráfego devido à fusão com a Ituana, foi aberta a primeira estação de Mayrink, em 1897, feita de modo provisório de trilhos e madeira, com duas plataformas de 400 m, com caixa d'água e triângulo de reversão. Nessa condição provisória ficou até a finalização da nova estação em 1908, pois no início do século XX, a companhia passou por uma grave crise financeira gerada pelos sucessivos empréstimos feitos pela ferrovia para prolongar suas linhas, sendo levada a leilão em 1904 e adquirida, no ano seguinte, pelo governo do Estado. Isso indica por que um prédio tão importante permaneceu com características tão simples por tanto tempo (COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA, 1898; SOROCABANA RAILWAY COMPANY, 1908; RAMOS, 2008; CONDEPHAAT, 1986).

A estação de Mairinque, projetada pelo arquiteto Victor Dubugras, em 1906, em concreto armado e com linhas simples, era considerada original e funcional. Ramos (2008, p. 02) destaca que a estação surgiu porque Mairinque já vinha abrigando as oficinas da Sorocabana e "[...] requeria uma estação compatível com essas funções: edificação de certo porte e com duas plataformas de passageiros facilitando a passagem simultânea das composições." De acordo com Soukef (2001), a estação não seguia o padrão estabelecido para os edifícios ferroviários da época que, geralmente, mantinham os moldes europeus (por exemplo, a estação da Luz em são Paulo) e tornou-se um marco arquitetônico de características únicas.

A estação ferroviária de Mairinque possuía uma linguagem estrutural bastante inovadora para a época, no Brasil, aplicando "uma forma prototípica de concreto armado, na verdade, uma ossatura metálica revestida de cimento." (KÜHL, 2010, p. 10). Pujol (1908) também atribuiu diversas qualidades à estação ferroviária de Mairinque, dentre elas, o bom senso, a simplicidade, a originalidade e a sobriedade da composição arquitetônica, sobre a qual afirmava que:

> A bella composição do Sr. Dubugras tem sobre todos, este grande mérito de convencer da possibilidade de fazer bella uma obra de cimento armado os descrentes da esthetica do novo systema de construcção, os que acreditam que o único meio de tornar attraente uma obra executada com esse material é esconder a natural rigidez geométrica das formas que decorrem da construcção mesma, fazendo-a desapparecer sob succivas camadas de esboço e reboco, que docilmente se deixam modelar na mais abominável pastellaria [...]. (PUJOL, 1908, p. 189).

Pujol (1908) enfatizava que a utilização do concreto armado era extremamente compreensiva, pois o edifício estava situado em um solo natural de forte declive, o que exigia camadas mais profundas. Outra inovação era a estrutura composta por trilhos inutilizados, reutilizando-se materiais que não serviam mais para o seu propósito inicial. Além da utilização de mão de obra local e sucata para fazer o edifício, optando pela renovação estética arquitetônica, com leveza, beleza e funcionalidade, tão presentes nos grandes centros urbanos nos dias de hoje (TOLEDO, 1985 apud DIAS; SOUZA, 1994) (vide figura 14).

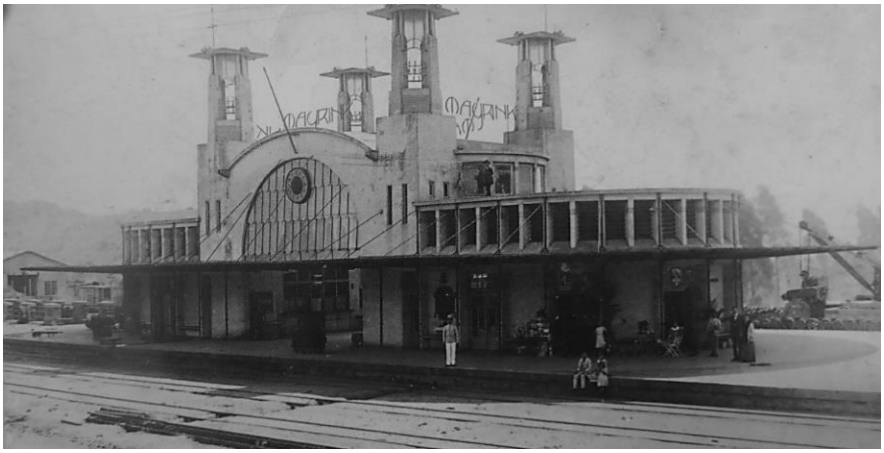


Figura 14: estação ferroviária de Mairinque (19--). **Fonte:** Biblioteca Municipal de Mairinque

A disposição da estação também era extremamente prática, deixando ao imediato alcance de seus passageiros os serviços essenciais, por exemplo, bilhete, telégrafo e despacho. O interior da estação era confortável, arejado e claro, mantendo a simplicidade na ordenação (PUJOL, 1908). Até a década de 1960, conforme dados de contribuintes da indústria e profissões, funcionou na estação um bar e café (MAIRINQUE, 1966) (vide figura 15).



Figura 15: antigo bar da estação ferroviária de Mairinque (1912). **Fonte:** Biblioteca Municipal de Mairinque

A estação ainda possui a particularidade de ser em “ilha”, sendo o edifício central cruzado lateralmente pelas duas linhas (KÜHL, 2010). O acesso à estação era por meio de um túnel aberto no subterrâneo, abaixo dos trilhos, e que servia para ligar as duas partes da cidade, evitando o risco de morte aos passageiros, às pessoas que queriam cruzar a cidade e aos que realizavam a manutenção dos serviços de sinalização (CONDEPHAAT, 1986).

A localização dos imóveis e espaços construídos em Mairinque, vinculados à EFS, no período de 1890 a 1910, foi identificada no esquema abaixo (vide figura 16), a partir da sobreposição em um mapa da EFS da década de 1960. As datas foram estipuladas com base nas fontes documentais e bibliográficas.

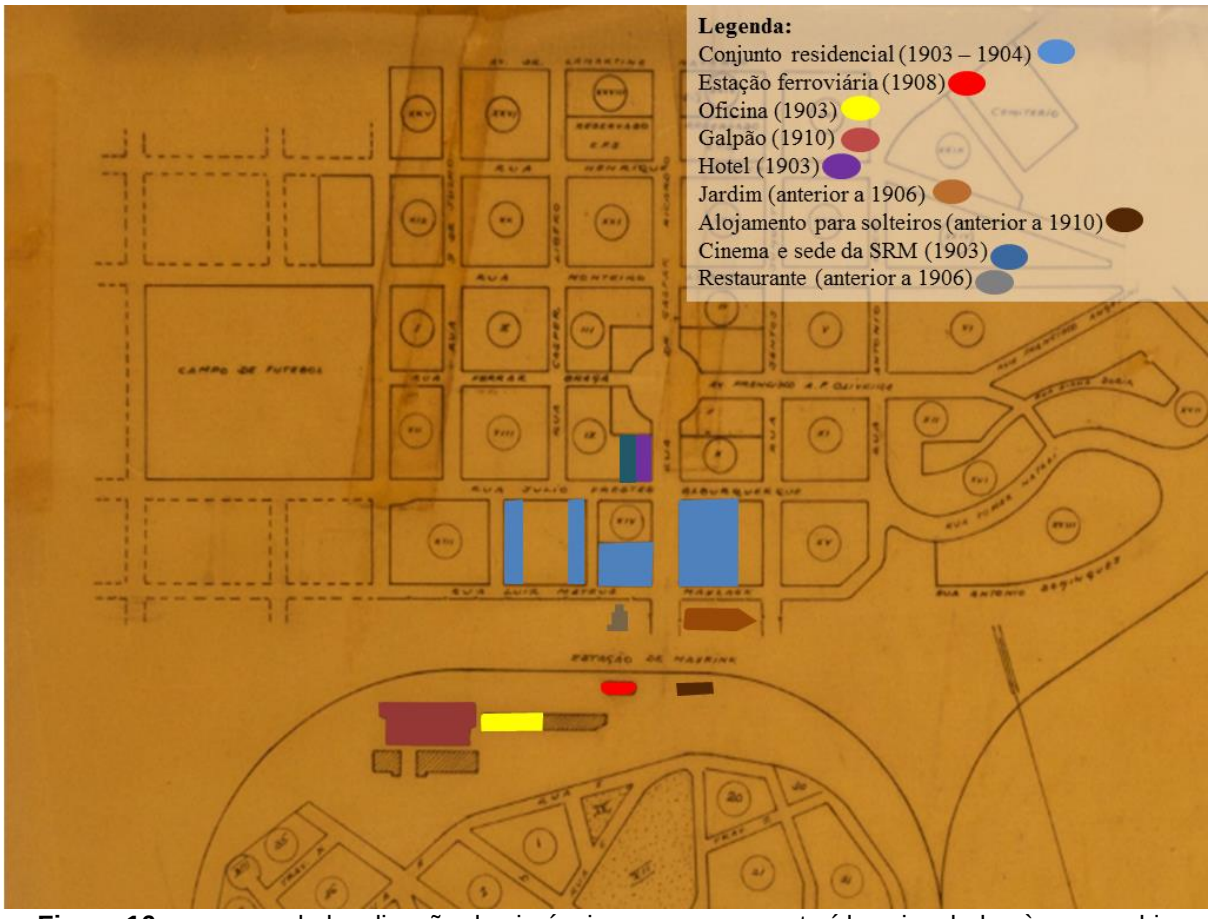


Figura 16: esquema de localização dos imóveis e espaços construídos vinculados à companhia ferroviária EFS no período de 1890 a 1910 sobreposto em um mapa de 1960. **Fonte:** acervo do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA

1.2.2 Mairinque de 1910 a 1930

O período de 1910 a 1930 se refere à evolução e consolidação da vila de Mairinque, dos imóveis que faziam parte da EFS e das outras áreas que,

posteriormente, foram disponibilizadas para compra e uso pelos funcionários da companhia.

Os trilhos de Mairinque, junto com outros da EFS, foram administrados pelo governo paulista a partir de 1919, devido à situação precária do seu grupo detentor até então, Percival Farquhal, que arrendou a linha em 1907 (GIESBRECHT, 2012). De propriedade do estado, e sob o comando do engenheiro Arlindo Luz, houve a elaboração de um plano de melhoramentos para recuperar e modernizar a ferrovia (SOUKEF, 1999).

Sobre as mudanças ocorridas na vila de Mairinque nesse período, em 1910, a escola, que inicialmente estava localizada no Arraial dos Sapos, foi transferida para um prédio da EFS, recebendo o nome de Escolas Reunidas de Mayrink, localizando-se na Rua de cima, hoje Rua Engenheiro Luiz Matheus Maylasky. Em 1922, o prédio já não comportava mais a quantidade de alunos, então, a escola foi transferida para o antigo alojamento dos operários solteiros, que foi reformado e adaptado para essa nova função, sob ordem do Engenheiro Henrique Scheveng (FREIRE, 2013; ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1922).

Também nesse período, é possível identificar a presença do ambulatório e da farmácia. O ambulatório era uma espécie de pronto-socorro, enquanto a farmácia funcionava pelo sistema de “cadernetas”, com desconto em folha de pagamento. Esses imóveis já existiam na década de 1920 e passavam por reparações e limpezas cedidas pela EFS (FIGUEIREDO, 198-; ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1926).

Na década de 1920, foi proposta a venda dos lotes da EFS, excluindo os três quarteirões de casas que eram alugadas por preços módicos aos operários da companhia, que podiam viver junto às suas famílias, com melhores condições de conforto e próximos ao local de trabalho. Motivou-se, assim, o desejo da casa própria e a compra dos lotes que tinham 10x40m na área urbana e aproximadamente 1 alqueire na área rural. Não eram cobrados juros aos operários sobre o preço dos lotes, sendo que estes deveriam quitar mais rápido as prestações que vinham descontadas em folha de pagamento (NAVARRO, ca. 1940). A partir de informações cartográficas, é possível identificar os lotes à venda pela Sorocabana e os lotes específicos da EFS, que não entravam na contagem, além das áreas destinadas à escola, estação, restaurante e casa do engenheiro (vide figura 17).

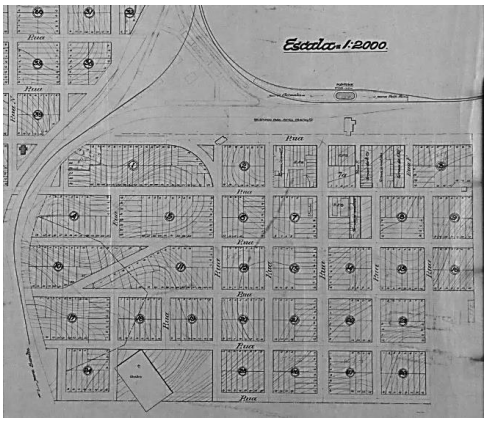


Figura 17: planta parcial dos terrenos arruados da Fazenda Mayrink para divisão em lotes (1929). **Fonte:** acervo do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA

A partir de informações cartográficas, foi possível estabelecer um período aproximado de construção da casa do engenheiro, localizada rente à área de operação, afastada das demais residências e próxima ao antigo jardim, que depois foi transformado em armazém (RFFSA, 1925). Nesse mapa, é possível identificar a localização provável da área de fundição, elaborada no ano de 1920, e do gasômetro, construído em 1923 (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1923; 1920). Além do edifício para onde foi transferido o grupo escolar que, segundo Figueiredo (2017), era simétrico ao hotel (vide figura 18).

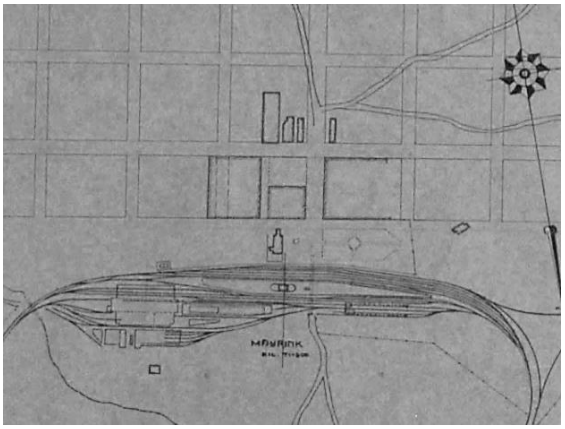


Figura 18: planta da Fazenda “Mayrink” pertencente à Estrada de Ferro Sorocabana (1925). **Fonte:** acervo do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA

Sobre a área operacional, Soukef (1999) aponta que, em 1919, quando a Sorocabana foi estatizada, uma das medidas para reerguê-la foi um programa de investimentos que previa a construção de novas oficinas em Sorocaba. Porém, a demanda por carros e vagões era tão urgente que houve uma ampliação também do pátio de Mairinque.

Houve o aumento da seção de montagem e reparação de locomotivas e a construção de um novo edifício para abrigar a fundição, em 1920, com área de 560

m², composta por “um pavilhão para as fundições de ferro e de bronze, um segundo forno para a fundição de ferro e um novo para a de bronze e estufa.” (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1920, p. 15). Já a área anteriormente destinada à fundição foi utilizada para o aumento da ferraria e seção de braçagem de locomotivas (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1920, 1921, 1922). Em 1923, foi construída uma nova instalação para abrigar o gasômetro de acetileno (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1923).

Todavia, Soukef (1999) aponta que a inauguração das oficinas em Sorocaba, em 1926, diminuiu o uso das instalações de Mairinque de forma progressiva, porém algumas atividades de manutenção continuaram sendo realizadas no pátio das oficinas. Em relatórios da época informa-se que:

> De fato, verificada a defficiencia do aparelhamento das antigas oficinas de Mayrink, em 1925, tão deficiente, que se podiam reparar senão 30% das locomotivas então em trafego, a Estrada viu-se forçada a recorrer a oficinas extranhas. O programma de remodelação da Estrada, iniciado naquele mesmo anno não podia deixar de compreheder a construção de novas oficinas, localizadas em Sorocaba. (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1928, p. 13).

Ainda na década de 1920, a área da Fazenda Mayrink passou a ser utilizada como horto florestal, com plantio de 5.700 pés de eucaliptos, rapidamente ampliado para 95 mil, em 1922, e 179 mil, em 1923 (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1920, 1922, 1923). Este tipo de reflorestamento já era promovido pela Companhia Paulista, que tinha hortos desde 1907 com a produção de lenha combustível para as locomotivas e dormentes para os trilhos, devido aos altos custos do carvão para a compra e locomoção de lenha em matas virgens (OLIVEIRA, 2013). Porém, em Mairinque, a substituição da mata nativa por eucaliptos só veio a ocorrer posteriormente. A lenha servia de combustível para as locomotivas e para fazer dormentes, devido a grande importância da madeira (FREIRE, 2013).

Com a elaboração do horto, foi necessário instalar uma residência no seu interior para o responsável pela gestão. Na década de 1930, a residência (vide figura 19), localizada em um cômodo casarão no interior do horto, tornou-se moradia do Dr. Jonas Zabrockis, que assumiu a chefia em 1937 e trabalhou no horto até 1966, quando se aposentou, sendo sucedido pelo engenheiro João Afrânio Lessa e Geraldo Barros César (FIGUEIREDO, 1987).



Figura 19: casarão no interior do horto florestal de Mairinque (19--). **Fonte:** Centro Municipal Educacional e Cultura

A localização dos imóveis e espaços construídos vinculados à EFS, em Mairinque, no período de 1910 a 1930 foi identificada no esquema abaixo (vide figura 20), no qual estão indicados, de forma geral, os bens já descritos referentes ao período de 1890 a 1910. A localização das áreas de fundição e gasômetro é suposta, pois somente foi citada nos relatórios da companhia, não sendo possível comprovar a sua existência por outras fontes de pesquisa.

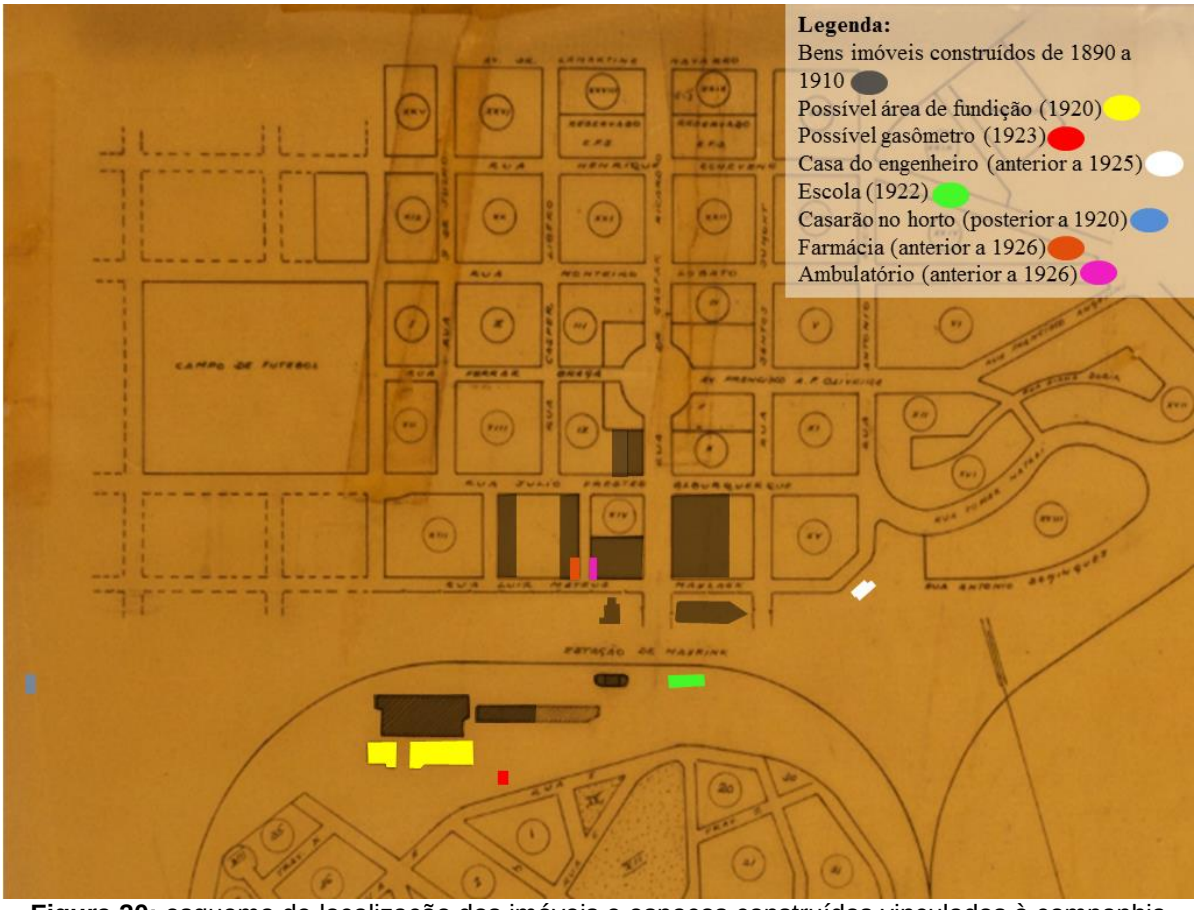


Figura 20: esquema de localização dos imóveis e espaços construídos vinculados à companhia ferroviária EFS no período de 1910 a 1930 sobreposto em um mapa de 1960. **Fonte:** acervo do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA

1.2.3 Mairinque de 1930 em diante

O período de 1930 em diante, representa o apogeu e a decadência da EFS, refletindo na vila ferroviária de Mairinque, que com o passar do tempo, encontrou novas formas de desenvolver sua economia, vinculadas a outras atividades, entretanto mantendo o seu legado ferroviário.

Até a metade da década de 1930, a ligação Mairinque-Santos não havia sido concluída e, para Soukef (1999), isso era reflexo da queda da Bolsa de Nova Iorque, em 1929, da Revolução de 1930 e, em seguida, do Movimento Constitucionalista de 1932. Esses acontecimentos obrigaram a EFS a reduzir os investimentos, paralisando quase que totalmente seus trabalhos. Matos (1990) completa afirmando que a construção do trecho Mairinque-Santos não foi fácil, mas o resultado do esforço empregado garantiu a sua importância e suas particularidades:

> [...] é um dos mais admiráveis exemplos do esforço e capacidade da engenharia brasileira, pois o meio geográfico quer pelo relevo e natureza do solo, quer pelo clima, ou quer ainda pela floresta, opôs sérias dificuldades à construção, mas que foram finalmente vencidas. Foi preciso perfurar 31 túneis e construir inúmeros viadutos. Essa região é uma das mais úmidas de todo o litoral brasileiro e, além disso, na parte baixa, a malária ameaçava dizimar os trabalhadores, até que, em 1933, a luta foi rigorosamente dominada pelo quinino, assistência médica, etc. O índice malárico, que era de 16,5% em 1929 foi reduzido pra 1,54% ao inaugurar-se a linha em 1937. As vantagens dessa ligação ferroviária são evidentes: além de quebrar o monopólio da companhia inglesa, facilitava as comunicações pela igualdade de bitola com as demais estradas do interior, com exceção única da Paulista que, por ter toda a sua linha tronco e alguns ramais na bitola de 1,60 m, não podia se interessar por outra via, que não fosse a Inglesa. (MATOS, 1990, p. 138 e 139).

Soukef (1999) complementa esclarecendo que o traçado de ligação com o litoral era complexo, por isso a obra foi dividida em 41 empreiteiros para 43 trechos distintos. Sendo o trabalho dividido em mais de 30 túneis, 18 viadutos e 100 muros de arrimo. No início da década de 1930, tinham sido executadas 366 obras, em 40 km de trilhos, a partir de Mairinque, e 6 km a partir de Santos. A Mairinque-Santos contou com a participação de mais de 13 mil operários que construíram seus 262 km. Oliveira (1958) esclarece que esse plano de ligação foi concretizado pela atuação do engenheiro Gaspar Ricardo Júnior e supriria a importação crescente, devido ao maior desenvolvimento do estado (esgotando a folga da São Paulo

Railway) aumentando a procura por um novo caminho pela Mairinque-Santos, apesar dos fretes maiores (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1930).

Nesse período também ocorreram mudanças em Mairinque, dentre elas, houve a construção de uma emenda ao edifício dos escritórios e almoxarifado, que descaracterizou uma de suas fachadas (CONDEPHAAT, 1986; SOUKEF, 1999). Segundo entrevista com Figueiredo (2017), essa emenda (vide figura 21) tinha a mesma função do edifício principal.

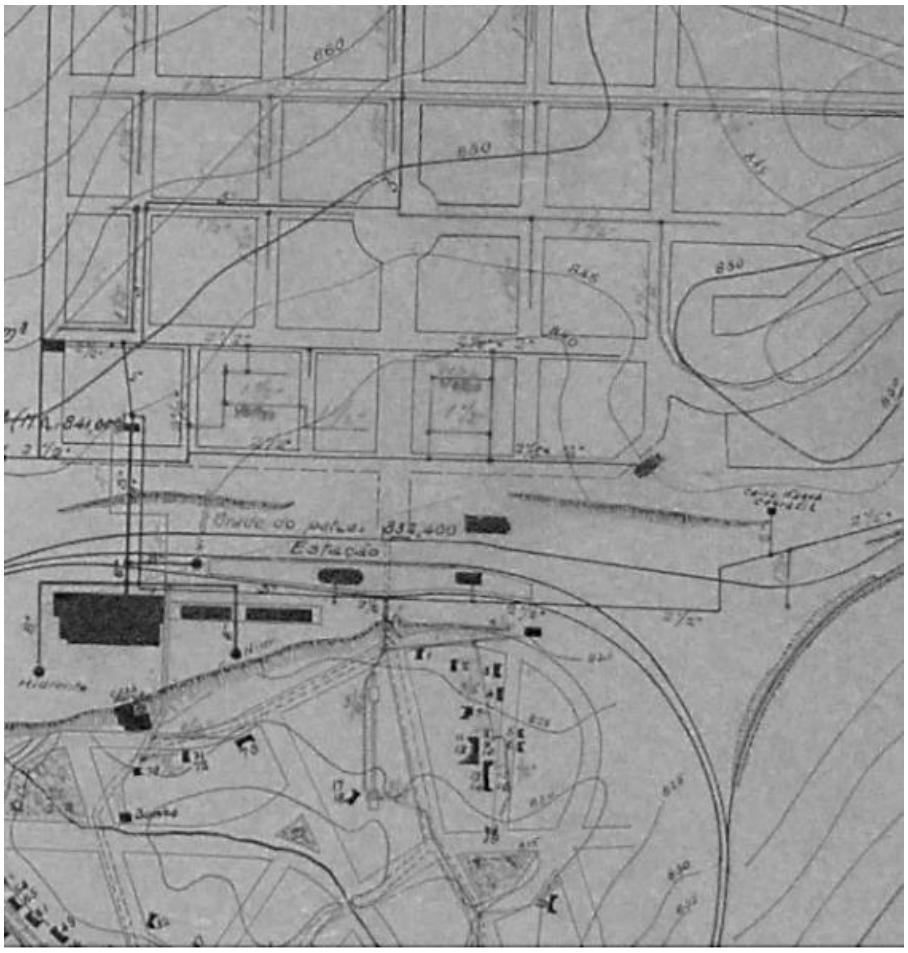


Figura 21: Planta Geral da Fazenda "Mayrink" já com o arruamento definido onde estão destacados os imóveis relacionados à área operacional (1942). **Fonte:** acervo do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA

Ainda na década de 1930, ocorreu a venda dos lotes disponibilizados pela Sorocabana. Os documentos que autorizaram essa ação passaram por uma organização e regularização, o que levou à efetivação das vendas apenas na década de 1940. Parte desse problema vinha do fato dos terrenos da Vila Mayrink serem garantias de hipoteca da EFS com bancos internacionais. Após um acordo, as vendas foram realizadas, pois a Sorocabana oferecia aos seus credores um valor superior a época em que fora constituída (NAVARRO, ca. 1940).

As vendas foram legalizadas a partir do Decreto nº 4480, de 24 de outubro de 1928, que veio regulamentar a Lei nº 2152, de dezembro de 1926, sendo o Decreto de 1928 substituído pelo Decreto nº 835, de 7 de outubro de 1937. Nesse decreto, Navarro (ca. 1940) propôs alterações para esclarecer os artigos, a redação, os valores dos lotes etc., com o objetivo de garantir a venda de forma legal e inteligível. Esse novo decreto também estabeleceu o modelo de contrato de venda e compra de lotes da vila, sendo que a pessoa que adquirisse o terreno teria o prazo de um ano para começar a construir um imóvel.

Até a década de 1930, a cidade passou por um período de prosperidade, enquanto abrigou as oficinas da companhia EFS, que realizavam os serviços de reparação e manutenção dos materiais rodantes. As oficinas tinham importante função dentro de uma ferrovia e estiveram intimamente ligadas ao crescimento da Vila Mayrink (CONDEPHAAT, 1986).

Entretanto, no ano de 1930, a EFS procedeu “[...] a mudança das Officinas para reparação de locomotivas de Mayrink para Sorocaba, achando-se ao fim do anno as Novas Officinas de Sorocaba, já em funcionamento normalmente.” (SOROCABANA, 1930, p. 25). O motivo dessa transferência era concentrar os serviços de reparação de locomotivas, pois a empresa passava por um período de remodelação com a aquisição de novas máquinas, o que necessitava também de prédios maiores e melhores equipados. As oficinas da vila não foram desativadas por completo, mas tiveram seu movimento bastante reduzido, além de serem transferidas as principais máquinas e a maior parte dos funcionários. (SOUKEF, 1999).

A transferência provocou a decadência da vila, a queda no número de habitantes e a diminuição das atividades socioeconômicas e culturais, uma vez que grande parte da sua população era composta por funcionários da ferrovia (CONDEPHAAT, 1986). Ainda no ano de 1930, as oficinas de Mairinque foram remodeladas para receberem o depósito de Sorocaba (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1930).

Na década de 1930, o Grupo Escolar de Mayrink passou para um prédio que foi reformado para abrigá-lo e que se localizava onde, atualmente, funciona a escola “Prof. Manoel Martins Villaça” (FREIRE, 2013). Segundo depoimento do entrevistado, o antigo prédio da escola era simétrico ao edifício do hotel, também

inexistente (FIGUEIREDO, 2017). Porém, já em mapas da década de 1920 é possível identificar as áreas destinadas à escola, ao hotel, aos blocos de casas e à primeira sede da SRM (vide figura 22).

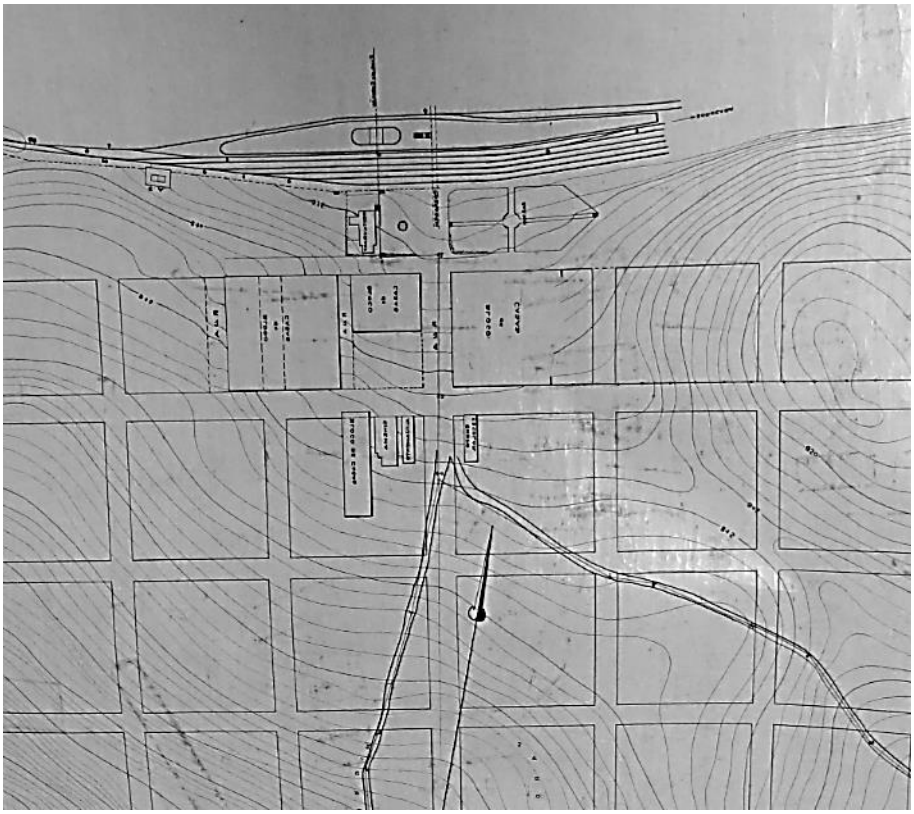


Figura 22: Projeto de arruamento de uma parte da Fazenda da Estrada em Mayrink (1923). **Fonte:** acervo do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA

No final da década de 1930, as vendas dos lotes em Mairinque foram lavradas e as escrituras definitivas assinadas com os prestamistas já quitados que, posteriormente, foram levadas ao Cartório do Registro Geral e de Hipotecas de São Roque. Havia a preferência de venda aos operários da EFS, conforme indicado no artigo 7º:

> Para a aquisição de lotes, na zona urbana ou rural, terão preferencia, em primeiro lugar os operários da Estrada de Ferro Sorocaba; em segundo lugar funcionários titulados desta. Se não se apresentar candidatos com as preferencias mencionadas, a acquisição poderá ser feita por qualquer pessoa extranha aos serviços da Estrada. (DECRETO Nº 835, DE 7 DE OUTUBRO DE 1937 apud NAVARRO, ca. 1940).

Inicialmente, foram vendidos somente os lotes das quadras 01 a 29 e, posteriormente, das quadras 30 a 75. Entre a documentação consultada, foram encontrados comprovantes de venda dos terrenos da EFS na Vila Mayrink por diversas pessoas, de acordo com a planta e o Decreto estadual nº 4480 de 24 de

outubro de 1928. Todos os recibos consultados são referentes à década de 1940 (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, déc. 1940).

Na década de 1940, a partir de dados de contribuintes da indústria e profissões, é possível identificar que os terrenos vendidos pela EFS já estavam com novos proprietários particulares. Estes não eram, necessariamente, vinculados à companhia ferroviária, pois poderiam tirar seu sustento de pequenas indústrias e negócios, por exemplo, tabacarias, restaurantes, bares, armazéns e leiterias (MAIRINQUE, 1942-1946).

Já em 1941, a Inspeção Sanitária apontou a existência de 230 domicílios localizados em área urbana. Nesse texto, também é informado que a paróquia de São José de Mairinque foi criada no dia 13 de novembro de 1939, sendo dependente da Arquidiocese de São Paulo, não estando vinculada à EFS (MOULEIRO, 1941).

Ainda na década de 1940, o antigo campo de futebol foi construído em área cedida pela EFS para os funcionários, sendo fundado o “Clube Atlético Mayrink”, devido ao auxílio da direção da EFS, por meio do Departamento de Esportes (OLIVEIRA, 1958). O nome foi alterado para Clube Atlético Sorocabana Mayrink (CASM), para ter um vínculo maior com a companhia. O CASM se transformou em um clube desportivo, com piscinas, quadras e conta com um número elevado de associados (FOCO EM FATOS, 2009, ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1963).

Em 1945, a EFS registrou, pela última vez, crescimento econômico, após essa data começou a “[...] apresentar déficits constantes, basicamente em função de três fatores: a defasagem das tarifas, o processo inflacionário e as reivindicações salariais dos funcionários.” (SOUKEF, 1999, p. 18). Ainda para o autor, em 1948, o governo do estado vinculou a Sorocabana a outra empresa problemática, a Companhia de Navegação Fluvial Sul Paulista. Já em Mairinque, no ano de 1947, ocorreu a reforma do galpão construído em 1910, que abrigou as oficinas de reparação (SOROCABANA RAILWAY COMPANY, 1911; ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1947).

Com a decadência da ferrovia, no final da década de 1940, Mairinque retomou seu crescimento econômico com base em outros tipos de atividades, como a implantação da cultura de hortaliças e frutas, tornando-se conhecida pela

produção de pêssegos (CONDEPHAAT, 1986). Com relação a expansão urbana de Mairinque, Soukef (1999) indica, como fator relevante, a venda de um grande número de lotes da área da EFS remanescentes da fazenda Canguera, conforme indicado anteriormente por Navarro (ca. 1940), a partir da divisão dos lotes em urbanos e rurais, agrupados em 29 quadras. A venda dava preferência aos funcionários da empresa, mas permitiu a venda para terceiros, contribuindo na diversificação de atividades da vila e impedindo que ela se estagnasse por completo (SOUKEF, 1999).

Na década de 1950, o novo teatro-cinema foi construído em terreno doado pela EFS para a SRM. Em 1949, o teatro conseguiu o alvará da Polícia de São Roque para o funcionamento, a partir do requerimento da SRM, com cobrança de entrada e duração até meia noite (DELEGACIA DA POLÍCIA DE SÃO ROQUE, 1949). Em 1955, foi firmado à doação do imóvel que tinha capacidade para acomodar mil e quatrocentas pessoas, sendo inaugurado em 1959 (FREIRE, 2013; ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1955).

No ano de 1958, Mairinque elevou-se à categoria de município e emancipou-se de São Roque, adotando a política de incentivo a outros estabelecimentos industriais. Já em 1969 foi promulgada a Lei nº 387/69, de 30 de junho, que concedeu incentivos às indústrias que se instalaram no município, tais como doação de áreas, isenção de impostos e criação do distrito industrial pela Lei municipal nº 388, de 30 de junho de 1969. Isso resultou na implantação de um parque industrial composto por 26 fábricas que, até a década de 1980, constituíam a principal fonte de arrecadação de receita em Mairinque (CONDEPHAAT, 1986; FREIRE, 2013, MAIRINQUE, 2017).

Na década de 1960, 200,68 alqueires do horto foram desapropriados amigavelmente, o que permitiu a ampliação do distrito industrial para a execução da Lei nº 387/69, que concedeu incentivos à instalação de indústrias no município. (FREIRE, 2013). Até essa década, os passageiros, os pedestres, os carros e as carroças tinham que passar pelo mesmo túnel que dava acesso à estação, porém, em 1969, foi inaugurado o túnel para passagem de veículos (vide figura 23).



Figura 23: inauguração do pontilhão para passagem de veículos (1969). **Fonte:** acervo pessoal de João Figueiredo

Em 1960, também foram inaugurados dois novos imóveis na área operacional de Mairinque. Sobre estas novas construções não foram encontradas referências bibliográficas ou documentais detalhadas, porém estão presentes em mapas da década de 1970 (vide figura 24).



Figura 24: levantamento aerofotogramétrico das linhas em tráfego (déc. 1970). **Fonte:** acervo do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA

O governo paulista administrou a linha da EFS até 1971, quando se tornou parte da estatal Ferrovia Paulista Sociedade Anônima (FEPASA), que era composta por cinco empresas ferroviárias: Companhia Paulista Estradas de Ferro, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, São Paulo – Minas e

Estrada de Ferro Araraquara. Isso devido ao declínio da atividade ferroviária face à expansão do modal rodoviário desde 1950 (FATEC, 2011). Consequentemente, para Soukef (1999), as linhas voltaram a ser de interesse para a exportação e passaram a ser objeto de investimento, fazendo com que a unidade de Mairinque voltasse a ser utilizada de forma mais intensa. Ao longo dos anos foram construídos outros edifícios de forma pouco planejada.

Em 1979, o antigo casarão do Horto Florestal, através do Decreto nº 1935, foi transformado no “Museu Conselheiro Francisco de Paula Mayrink”, onde foram realizadas reformas gerais tentando manter a estrutura original. O museu buscava contar a história de Mairinque a partir de objetos que, em sua maioria, foram doados pela população e dividia-se em três ambientes. O primeiro era a sala de geologia e antropologia, com objetos indígenas retratando o começo de Mairinque. O segundo era a sala de fundação da cidade e da ferrovia, devido à ligação da Sorocabana com Mairinque. Já o terceiro tratava do desenvolvimento da cidade, contendo, por exemplo, objetos e documentos de época. Alguns dos objetos expostos no museu eram doações dos descendentes de Francisco de Paula Mayrink (BARROS, 1994).

Em 1970, o imóvel foi repassado pela EFS para a Prefeitura Municipal de Mairinque, já em 1973, o antigo hotel foi desapropriado pela prefeitura e demolido pelo Decreto 829. No local, foi construído o “Edifício Mairinque”, inicialmente destinado a um hotel e, em 1983, adaptado para abrigar a Câmara Municipal (MAIRINQUE, 2003; BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL DE MAIRINQUE, 2002) (vide figura 25).

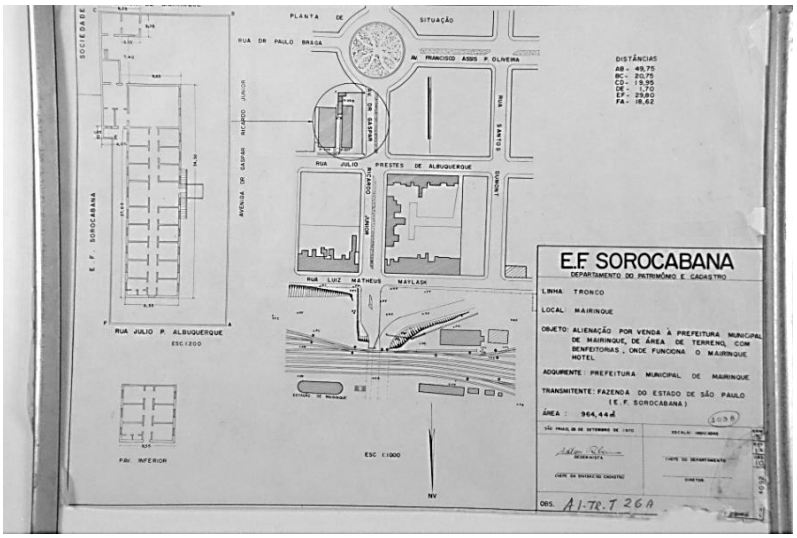


Figura 25: alienação por venda à prefeitura municipal de Mairinque, de área de terreno, com benfeitorias, onde funcionava o Mairinque hotel (1970). **Fonte:** acervo do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA

No período de 1970 a 1980, Mairinque foi objeto de um plano regional, juntamente com os demais municípios da Região Administrativa de Sorocaba, além de ser objeto de estudo do IBGE. Todavia, de acordo com o Plano Diretor de 1992, as informações geradas por esses estudos pouco ofereciam ao planejamento do município, pois forneciam informações genéricas quanto à inserção de Mairinque no contexto da região sorocabana e do estado (MAIRINQUE, 1992).

Na década de 1980, a história ferroviária de Mairinque foi retomada para realizar-se o tombamento da estação, que devido às suas características arquitetônicas inovadoras, foi protegida pelo CONDEPHAAT em 1986. A partir do mapa presente no processo de tombamento, é possível identificar os imóveis construídos pela EFS em 1960, um com a função de galpão e outro com a função de pavilhão de reparação (vide figura 26).

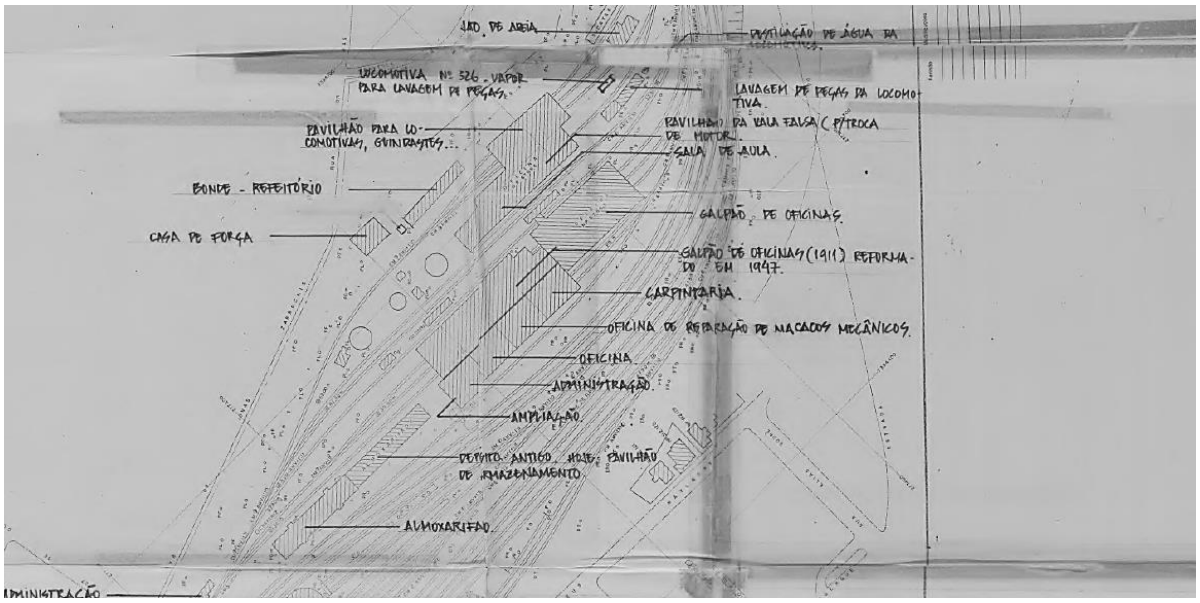


Figura 26: área operacional da FEPASA (1986). **Fonte:** CONDEPHAAT

Soukef (1999) aponta que, até a década de 1990, a linha de Mairinque passou por alterações e retificações do traçado, porém ainda configurava uma das mais importantes vias férreas do país. Essa linha fazia parte do corredor de exportação, por onde passavam mais de 90% dos produtos industriais, siderúrgicos, agrícolas e a granel produzidos em São Paulo, Minas Gerais e Goiás, que seguiam, via trem, para o porto de Santos. Dessa forma, passou a contar com cerca de vinte imóveis entre galpões, armazéns, depósitos, oficinas e almoxarifado, além de área para apoio e pernoite de maquinistas.

Já em 1992, foi lançado efetivamente o Plano Diretor de Mairinque, a partir da Lei nº 1725, que dispõe sobre o desenvolvimento do município, no qual foi realizada

uma série de apontamentos de ordem econômica, social, cultural, educacional e ambiental. Nesse plano foi mencionada a importância da ferrovia para a história de Mairinque e da estação ferroviária como patrimônio tombado.

Já a memória ferroviária foi evidenciada em depoimentos cedidos a Dias e Souza, em 1994, onde os lugares de lazer foram destacados, dentre eles, o horto florestal para os piqueniques de domingo, a estação como lugar de passeio, as peças de teatro realizadas por atores da própria vila e as atividades sociais, por exemplo, o futebol e o cinema.

Já no final de 1998 a FEPASA foi incorporada à RFFSA, logo, os bens imóveis, como a estação ferroviária de Mairinque, passaram a ser geridos por essa entidade. A RFFSA surgiu em 1957, quando o Governo Federal fez a fusão das dezoito ferrovias regionais de sua propriedade, com o objetivo de promover e gerir os interesses da União (RESCHKE, 2007). Já a malha da FEPASA foi privatizada, transformada em Ferrovia Bandeirantes Sociedade Anônima (FERROBAN) e o transporte de passageiros finalizado, limitando-se ao transporte de cargas (SOUKEF, 1999; GIESBRECHT, 2012).

Ainda nessa década, Soukef (1999) identificou que a integridade da antiga vila ferroviária se manteve, mesmo que algumas residências tenham sido reformadas. A principal modificação identificada foi na fachada, com a substituição das esquadrias de madeira por modelos em ferro ou alumínio, permanecendo o gabarito original das edificações.

Entretanto, a construção de residências ou conjuntos comerciais com mais de um pavimento modificou a situação do conjunto ferroviário. Os quarteirões residenciais, inicialmente homogêneos, começaram a ser descaracterizados de forma irremediável, sendo que essas ações seriam irreversíveis e desnecessárias, visto a baixa densidade demográfica do município e a possibilidade de criar ocupações em áreas livres próximas ao centro (SOUKEF, 1999).

Em 2000, foi aprovada a lei de criação do Parque Municipal do Horto Florestal Antônio Anselmo, a partir da Emenda nº 126/2003 (MAIRINQUE, 2003). Em 2008, o Horto foi revitalizado para abrigar um parque japonês em uma área de 10.000 m² aproximadamente (UCES, 2008).

Em 2001, a estação, de propriedade da RFFSA, foi comprada pela Prefeitura Municipal que, posteriormente, a transformou no Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (MAIRINQUE, 2001; AMPF, 2008). Em 2004, a estação foi tombada pelo

IPHAN, devido aos seus atributos arquitetônicos, porém, durante o processo, foram salientados outros imóveis vinculados à atividade da EFS, que não foram considerados como objeto principal, mas na qualidade de entorno.

Em 2006, foi definido um novo Plano Diretor para Mairinque, estabelecido pela Lei nº 2.671/2006, que abordava as diretrizes e proposições referentes ao desenvolvimento do município quanto: ao parcelamento, uso e ocupação do solo; à economia; aos equipamentos urbanos e sociais; à infraestrutura e aos serviços urbanos; ao meio ambiente; ao sistema viário e de transportes. Esse plano regulava os processos de desenvolvimento urbano, orientava seus projetos e condicionava as ações dos agentes políticos, públicos e privados na totalidade do território municipal, mencionando ainda os aspectos culturais do município.

Com a extinção da RFFSA, em 2007, os bens passaram à União, sendo o IPHAN encarregado de zelar pelos imóveis de valor artístico, histórico e cultural. Os imóveis operacionais foram transferidos para o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT), conforme a lei n° 11.483/2007 e que, em Mairinque, correspondem aos imóveis localizados no pátio ferroviário. Já os bens imóveis não operacionais foram transferidos para a Secretaria de Patrimônio da União (SPU), sendo que estes correspondem as antigas residências para os operários da EFS em Mairinque (BRASIL, 2007, 2008; RFFSA, 2017).

Em 2008, a linha ferroviária de Mairinque passou a ser utilizada pela América Latina Logística (ALL) (ANTT, 2008; FATEC, 2011). E, em 2015, houve a fusão da ALL com a Rumo, formando a Rumo Logística, atual concessionária da área de Mairinque (RUMO, 2015).

Em 2013, algumas das residências dos antigos operários da EFS passaram por um programa de restauração das fachadas, sendo essa atividade desenvolvida pelo SENAI (G1, 2013). Por fim, em 2015, foi aprovado o projeto de restauro da estação ferroviária de Mairinque, elaborado pelo escritório Helena Ayoub Silva & Arquitetos Associados, que ainda não foi efetivado (BARATTO, 2015).

A localização dos imóveis e espaços construídos vinculados à companhia EFS, em Mairinque, a partir da década de 1930, foi identificada no esquema abaixo (vide figura 27), no qual estão indicados, de forma geral, os bens referentes ao período de 1890 a 1930 mencionados anteriormente. As datas de construção do pavilhão e do galpão foram estabelecidas a partir de levantamento de campo.

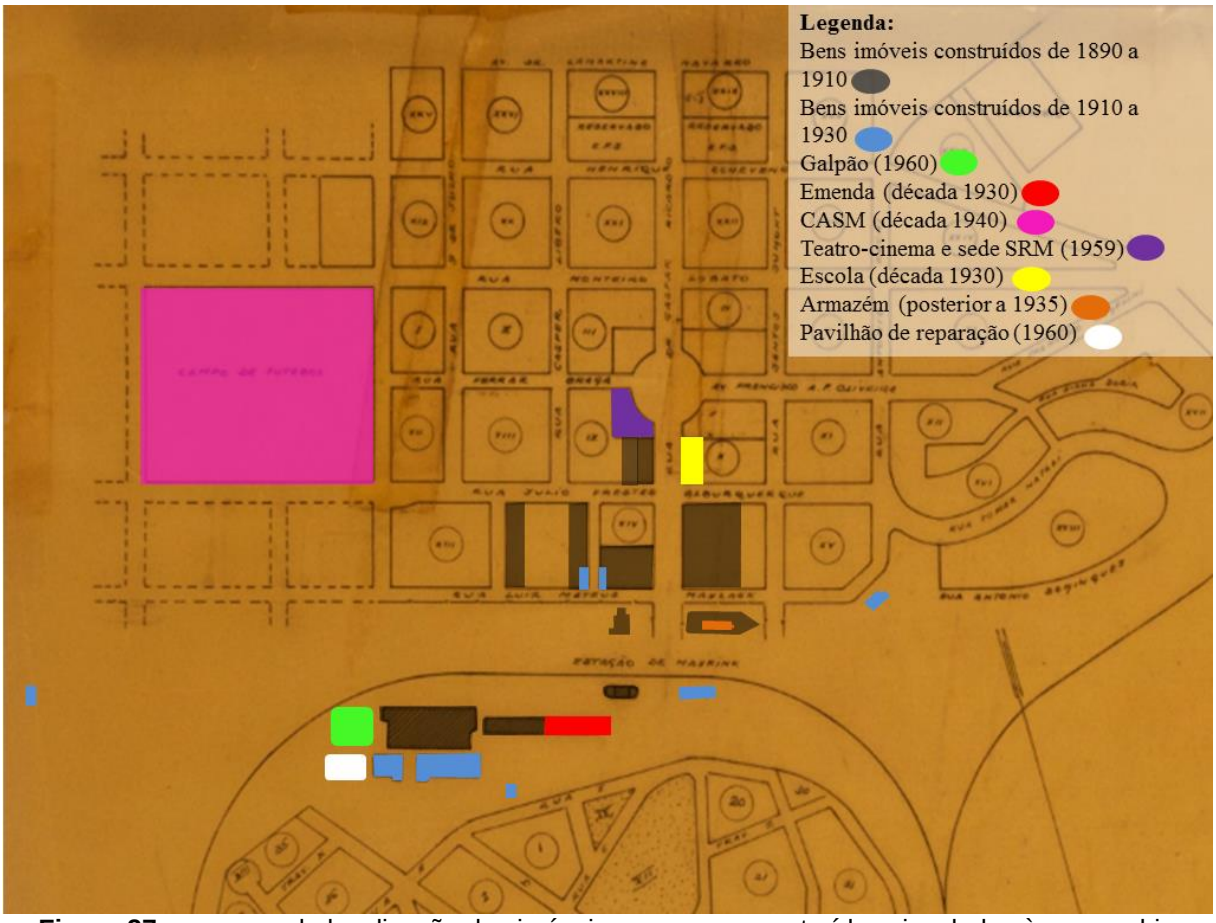


Figura 27: esquema de localização dos imóveis e espaços construídos vinculados à companhia ferroviária EFS no período posterior a 1930 sobreposto em um mapa de 1960. **Fonte:** acervo do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA

1.3 Considerações sobre a evolução do conceito de patrimônio e a história de Mairinque

Com este capítulo, estabelecemos os conceitos essenciais de preservação do patrimônio, sendo que alguns foram utilizados para justificar a preservação dos elementos ferroviários de Mairinque. Indicamos também novos conceitos que podem ser utilizados em diretrizes de preservação conforme a realidade dos espaços industriais.

Inicialmente, abordamos o conceito de monumento, que está presente nos processos de tombamento da estação ferroviária de Mairinque. Conforme exemplificado pelos autores, quando se considera o valor monumental, muitas vezes, a perspectiva se restringe ao artístico e histórico da obra, não incluindo o seu entorno e contexto, o que pode gerar prejuízo à ambiência de elementos que foram estruturados de maneira articulada, conforme apontado pelo PNPI (2011).

Porém, não é possível ignorar a evolução sobre o conceito de monumento, após a 2ª Guerra Mundial, quando houve o deslocamento da noção de belo ou artístico para inserir as novas interpretações e responsabilidades definidas pelas cartas patrimoniais de Veneza (1964) e de Paris (1972), por exemplo. A partir dos anos 2000, foram inseridos elementos de vários períodos no conceito de patrimônio, abrangendo também os aspectos imateriais, como indicado na Carta de Cracóvia (2000).

No decorrer deste capítulo, tratamos da noção de ambiência, definida pelos elementos móveis integrantes do imóvel, sendo estabelecida também pelos demais imóveis que façam parte do contexto do monumento, a partir da ideia de entorno. A contextualização do termo entorno seguiu, no caso nacional, vinculada à linha de raciocínio de proteção a bens tombados ou monumentos, sendo atrelado ao tombamento da estação ferroviária de Mairinque, conforme será apontado no segundo capítulo.

Já na perspectiva internacional, ficou explícito que, semelhante ao monumento, há uma evolução conceitual do entorno, que se acentuou na segunda metade do século XX, principalmente com relação às questões de ambiência e atuação do estado perante essa relação monumento-entorno. Sendo o entorno entendido a partir de aspectos variados, abrangendo estruturas, espaços abertos e elementos naturais, conforme proposto nas Normas de Quito (1987), Carta de Washington (1986) e Declaração de Xi'an (2005).

Relacionado a essa evolução conceitual, trabalhamos também com a perspectiva de conjunto, referente à relação entre bens que possuem a mesma importância, sem a sobreposição de um imóvel perante o outro, dependendo da ênfase de atuação sobre o patrimônio. Exemplificando, podemos definir um conjunto a partir do contexto histórico de bens que se articulam, porém que não possuem relações do ponto de vista artístico. Entende-se, na perspectiva de conjunto, que não é possível ter uma completa noção sobre determinado espaço se dermos privilégio a um conceito ou imóvel perante os demais, conforme visualizado na Declaração de Amsterdã (1975) e nas Recomendações de Nairóbi (1976).

Tornou-se evidente, com relação aos conceitos de monumento, entorno e conjunto, que suas definições evoluem até alcançar os elementos provenientes de atividades recentes. Sendo, por fim, inseridos os valores intangíveis e a importância

da atuação do Estado e da população para a sua preservação, com a menção à salvaguarda nas políticas urbanas.

Discutimos, também, a perspectiva da paisagem, acompanhando sua evolução conceitual até compreender tudo que passou pelo território, sendo uma sobreposição de acontecimentos que determinam uma parte do espaço atualmente. Dessa forma, passa a ser encarada a partir de aspectos físicos, subjetivos e temporais provenientes da interação do homem com a natureza no decorrer do tempo. E sendo composta por elementos modestos ou singulares, conforme explicitado, por exemplo, pelo CEP (2000), vinculada a relação entre o natural e o cultural e a percepção do homem, que influencia também na organização das áreas urbanas.

Nessas áreas urbanas, localizamos elementos pertencentes à atividade industrial. Sobre isso, Izarzugaza (2008) afirma que o processo de industrialização da sociedade é um desses momentos históricos, não muito largos no tempo, mas de uma importância crucial na geração de estruturas espaciais.

Atualmente, os elementos industriais são considerados patrimônio, com base nos conceitos de monumento, entorno, conjunto ou paisagem, conforme visualizado na Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) e nos Princípios de Dublin (ICOMOS/TICCIH, 2011). Abarcam-se elementos tangíveis e intangíveis, a própria relação do homem com o meio natural e a perspectiva das pessoas envolvidas com a indústria ao longo do tempo que, no caso do objeto de estudo, poderia estar relacionada à atividade ferroviária.

Em Mairinque, encaramos o seu legado ferroviário vinculado à EFS, a partir da perspectiva de conjunto, que foi parcialmente expressa em alguns momentos das propostas de preservação desse espaço. Ressaltamos que esse conjunto segue as características gerais de ocupação e declínio da atividade ferroviária, fatores que motivaram o debate sobre o conceito de patrimônio industrial, a partir das novas diretrizes pensadas para o tratamento desses espaços.

O desenvolvimento dos conceitos patrimoniais permite entender que, inseridos em um mesmo espaço urbano, é possível caracterizar diversos elementos industriais a partir de perspectivas distintas. Por exemplo, um imóvel pode ter relevância monumental quando encarado na perspectiva artística, porém, este mesmo imóvel pode ter importância de conjunto no contexto histórico, ou, até mesmo, de entorno, quando abordados aspectos sociais. São essas diferentes

leituras do espaço que nos permitirão entender as qualidades da vila ferroviária de Mairinque.

Durante a descrição da evolução histórica de Mairinque ficou evidente os diversos momentos em que a ferrovia teve importância crucial para o desenvolvimento da vila, o estabelecimento do núcleo urbano, a organização espacial e a disciplina da vida de seus moradores que, em muitos casos, também eram seus funcionários.

Assim, no decorrer deste trabalho, realizaremos a imersão dos bens imóveis ferroviários de Mairinque nos conceitos definidos para o patrimônio industrial, sendo que, conforme visualizado no PNPI (2011), os elementos industriais só devem ser considerados isoladamente perante o desaparecimento de outros relacionados ou a sua excepcionalidade perante os demais. Afirmativa aplicável ao caso de Mairinque, que não possui um único elemento industrial, todavia recebe diretrizes de preservação na perspectiva monumental, desconsiderando o histórico ferroviário da EFS que caracterizou a ocupação desse espaço e modificou o desenvolvimento territorial do estado de São Paulo.

A antiga vila ferroviária de Mairinque pode ser considerada uma junção de elementos que formam um conjunto capaz de marcar a paisagem urbana, que sobrepõe à perspectiva monumental e que possui importância no contexto histórico, social, arquitetônico, tecnológico, urbano, geográfico etc.

A perspectiva de conjunto poderia iniciar uma nova leitura sobre os espaços e a atividade ferroviária desenvolvida no decorrer do tempo, o que refletiria nas medidas de preservação dedicadas aos imóveis e espaços construídos vinculados à EFS ainda existentes na área urbana.

A perspectiva de conjunto será retomada no decorrer do trabalho, a partir da consideração dos vestígios ferroviários de Mairinque como patrimônio cultural e patrimônio industrial. Dessa forma, no segundo capítulo, serão caracterizados os projetos de proteção e gestão da área urbana central de Mairinque, onde se encontram os elementos ferroviários antigos, abordando esse espaço a partir da evolução da noção de preservação do patrimônio cultural, que influência na continuidade dos bens vinculados à EFS.

2. DIRETRIZES DE PRESERVAÇÃO VINCULADAS AO PATRIMÔNIO CULTURAL

O segundo capítulo desta pesquisa enfatiza as medidas de preservação direcionadas ao patrimônio cultural, perspectiva que justificou as intervenções realizadas no legado ferroviário de Mairinque até 2015.

Inicialmente, trabalhamos com a abordagem internacional de preservação, com base nos conceitos de monumento, entorno, conjunto e paisagem. Também pontuamos as cartas patrimoniais, pois apresentam conceitos amplos, alguns de importância para este estudo, por exemplo, vizinhança, obras modestas, integridade, centros históricos, conservação integrada, ambiência e adaptação, realizando uma expansão conceitual e espacial na preservação do patrimônio cultural.

Posteriormente, realizamos uma análise sobre a preservação dedicada ao patrimônio cultural desde a ótica nacional, principalmente aquelas envolvendo o CONDEPHAAT e o IPHAN. Abordamos a trajetória dos tombamentos realizados por essas instituições no Brasil, que influenciaram no conceito de patrimônio e nas justificativas de proteção direcionadas a Mairinque.

Descrevemos os processos de tombamento direcionados à estação ferroviária de Mairinque, elencando os principais motivos estabelecidos pelos membros envolvidos, a partir dos conceitos patrimoniais. Nesse caso, ressaltamos a Carta de Petrópolis, de 1987, na qual o tombamento é entendido como uma das medidas para proteger os sítios históricos urbanos locais que concentram os testemunhos da cultura em suas diversas manifestações (IPHAN; MINISTÉRIO DA CULTURA, 1987).

Além disso, examinamos os planos diretores de Mairinque, pois organizam espacialmente o município, podendo influenciar na continuidade do patrimônio ferroviário. Sobre isso, Boccardi e Duvelle (2013, p. 04) destacam que os papéis fundamentais *"[…] played by the cultural heritage are threatened today by a number of factors, including the massive urbanization that is now underway in many parts of the world, leading to the destruction of the built cultural heritage […]".*[33] Os planos diretores, somados aos tombamentos, seriam medidas capazes para impedir essa destruição. Por fim, foram citadas as propostas de restauração da estação ferroviária

[33] "[...] utilizados pelo patrimônio cultural hoje estão ameaçados por uma série de fatores, incluindo a maciça urbanização que está atualmente em curso em muitas partes do mundo, levando à destruição do patrimônio cultural construído [...]" (tradução nossa).

de Mairinque e das fachadas do conjunto residencial, pois são medidas práticas de recuperação e preservação do patrimônio industrial ferroviário.

Averiguamos, dessa forma, se os conceitos pontuados no primeiro capítulo foram citados nas medidas de proteção, gestão e recuperação do patrimônio ferroviário de Mairinque, vinculado à EFS, na perspectiva cultural.

2.1 Diretrizes internacionais vinculadas à preservação do patrimônio cultural

Inicialmente, a perspectiva monumental foi utilizada nos processos de tombamento direcionados à estação ferroviária de Mairinque, tornando-se necessário à sua contextualização.

No contexto internacional, para Prata (2009), a ideia de preservação do patrimônio surgiu no século XIX, com a Comissão dos Monumentos Históricos na França (1837), da qual faziam parte dois dos principais teóricos da conservação, Viollet-le-Duc e John Ruskin.

Já no século XX, a Carta de Atenas (1931) evidenciava cuidados com relação à manutenção dos monumentos, com base na restauração material e a necessidade de cooperação internacional para a conservação do patrimônio e o respeito ao uso e autenticidade dos edifícios, a partir de seu caráter histórico e artístico, sem prejudicar o estilo de cada época. Também enaltecia a necessidade de criar campanhas e ações educativas para a sua proteção, estabelecendo os primeiros princípios de intervenção e políticas direcionadas (ESCRITÓRIO INTERNACIONAL DOS MUSEUS SOCIEDADE DAS NAÇÕES, 1931).

Em 1974, a Resolução de São Domingos definia que os projetos de preservação monumental deveriam fazer parte de um programa integral de "[...] valorização, que defina não apenas a sua função monumental, como também o seu destino e manutenção, e leve prioritariamente em conta a melhoria sócio-econômica de seus habitantes." (OEA, 1974, p. 03). Assim, a preservação está relacionada ao desenvolvimento local, afastando-se da perspectiva de "congelamento" do monumento. E na qual, o turismo e a educação são considerados formas de preservação, a partir de um trabalho prévio de investigação documental e arqueológico para resgatar a maior quantidade de dados relacionados.

Meios reforçados pela Carta de Turismo Cultural, com base em uma política que oriente a integração dos valores culturais do patrimônio aos objetivos sociais e econômicos dos Estados (ICOMOS, 1976). Assim, a nova utilidade do monumento à sociedade também é considerada uma forma de preservação.

Já o tema do entorno é relevante, pois foi destacado nos processos de tombamento da estação ferroviária de Mairinque, influenciando nos demais imóveis. Sobre isso, em 1962, a Recomendação Paris Paisagens e Sítios, da UNESCO, afirmava que deveria ser assegurada a proximidade dos monumentos, valorizando, nesse caso, o entorno.

Já a Recomendação Paris de Obras Públicas ou Privadas, de 1968, na 15ª Sessão da Conferência Geral da UNESCO, sugeria que as medidas de preservação dos bens culturais "[...] deveriam se estender à totalidade do território do Estado e não se limitar a determinados monumentos e sítios." (UNESCO, 1968, p. 03). Essa totalidade seria compreendida por elementos arquitetônicos, arqueológicos e históricos que não necessariamente são reconhecidos e protegidos por lei. As ações de preservação deveriam ser preventivas e corretivas, com a finalidade de assegurar a proteção dos bens culturais ameaçados pelas obras públicas ou privadas. Essa Recomendação ainda definia que os arredores e o entorno de um "[...] monumento ou de um sítio protegido por lei deveriam também ser objeto de disposições análogas para que seja preservado o conjunto de que fazem parte e o seu caráter." (UNESCO, 1968, p. 09). Determina-se a noção de igualdade entre o monumento e o entorno, perante as medidas de preservação.

Em 1972, a Carta de Restauro indicava que a realização do projeto para a restauração de uma obra arquitetônica deveria ser precedida de um exaustivo estudo sobre o monumento, elaborado a partir de diversas abordagens "[...] que estabeleçam a análise de sua posição do contexto territorial ou no tecido urbano, dos aspectos tipológicos, das elevações e qualidades formais, dos sistemas e caracteres construtivos, etc [...]" (MINISTÉRIO DE INSTRUÇÃO PÚBLICA; GOVERNO DA ITÁLIA, 1972, p. 09). Considera-se, nesse caso, o contexto territorial ou tecido urbano, substituindo, até mesmo, paramentos murais quando necessário, evidenciando a importância da interação entre o entorno e o monumento.

Em 1976, a Declaração de Nairóbi definia que a ambiência dos bens protegidos compreendia "[...] tanto as atividades humanas como as construções, a estrutura espacial e as zonas circundantes." (UNESCO, 1976, p. 03). As zonas

circundantes seriam protegidas e tratadas de forma semelhante ao bem principal, prevenindo deteriorações, transformações abusivas, entre outras, e incluiriam os aspectos intangíveis.

Em 1995, a Carta de Brasília apontava a necessidade de se criar um equilíbrio entre o edifício conservado e o seu entorno, "[...] que assegure a manutenção do entorno primitivo, quando for possível, ou que gere relações harmônicas de massa, textura e cor." (CONE SUL, 1995, p. 04). Restringe-se, assim, a integração com os aspectos visuais, artísticos e arquitetônicos do monumento principal.

Em 2005, a Declaração de Xi'an estabelecia que os instrumentos de planejamento deveriam controlar as mudanças sobre o entorno, desde projetos públicos ou privados, para evitar "[...] distorções visuais e espaciais ou usos inadequados em um entorno repleto de significados." (ICOMOS, 2005, p. 03). Controlam-se as intervenções realizadas nas áreas dos entornos, para não afetar, até mesmo, as perspectivas sensoriais, que complementam o entendimento do monumento e podem ser prejudicadas por interferências atuais, tornando-se necessário:

> [...] reconhecer, proteger e manter adequadamente a presença significativa das edificações, dos sítios e das áreas dos bens culturais em seus respectivos entornos, para diminuir a ameaça que representam estes processos de transformação contra o patrimônio cultural em toda a riqueza de sua autenticidade, seu significado, seus valores, sua integridade e sua diversidade. (ICOMOS, 2005, p. 01).

O entorno, então, é considerado parte do patrimônio cultural e um elemento importante e inseparável para o seu entendimento, necessitando de reconhecimento e proteção. O entorno deve ser associado a instrumentos normativos e de planejamento, a partir de ações de conservação, gestão sustentável, políticas e estratégias práticas, aplicadas de acordo com as particularidades locais e culturais (ICOMOS, 2005).

Na Declaração de Xi'an, os instrumentos para a gestão do entorno compreendem "[...] medidas legislativas específicas, qualificação profissional, desenvolvimento de planos ou sistemas integrados de conservação e gestão e a utilização de métodos idôneos de avaliação do impacto do bem cultural." (ICOMOS, 2005, p. 03). A preservação do entorno e, consequentemente, do monumento do qual ele faz parte, dependeria de sua inserção nas políticas atuais de preservação,

trabalhando com as comunidades locais de forma interdisciplinar, para fomentar uma consciência social sobre a conservação e gestão do entorno (ICOMOS, 2005).

A Declaração enfatiza a necessidade de cooperação com instituições e especialistas, para a capacitação profissional, interpretação, educação e sensibilização da população, com base na experiência e nos conhecimentos. Além de investir recursos financeiros para investigar, avaliar e planejar a conservação e gestão referente ao entorno do bem cultural (ICOMOS, 2005). Dessa forma, a preservação do entorno depende de uma cooperação entre os setores públicos e privados, somado ao conhecimento da sua história, relação com o próprio bem cultural, aplicação da interdisciplinaridade e dos conhecimentos adquiridos com a utilização de diversas fontes de informação.

As fontes de informação devem incluir, de acordo com a Declaração de Xi'an, os acervos documentais e arquivos, as descrições artísticas e científicas, as histórias orais, os conhecimentos tradicionais, as opiniões das comunidades (locais e aquelas relacionadas ao bem), as perspectivas visuais, as tradições, rituais e práticas associadas. O entorno, então, está associado aos aspectos materiais e imateriais que auxiliam na compreensão e preservação do bem principal, pois "a definição do entorno deve conjugar harmoniosamente seu caráter, seus valores e sua relação com o bem cultural." (ICOMOS, 2005, p. 02).

De acordo com a Declaração de Xi'an, as legislações, regulamentações e diretrizes voltadas à proteção e gestão das edificações, sítios e áreas do patrimônio "[...] devem prever a delimitação de uma zona de proteção ou respeito ao seu arredor que reflita e contribua para conservar o significado e o caráter diferenciado do entorno." (ICOMOS, 2005, p. 03). Esse entorno necessita de um processo contínuo de acompanhamento e gestão que não impeça as mudanças, mas as controle, avaliando, medindo, evitando ou remediando a degradação, perda de significado ou banalização. Além de propor melhorias de conservação e gestão, somadas às atividades de interpretação de ordem qualitativa e quantitativa, avaliando a contribuição do entorno para as edificações, sítios ou áreas caracterizadas como bem cultural.

Quanto à responsabilidade pelo entorno, no âmbito internacional, a legislação portuguesa prevê para todos os imóveis, por exemplo, uma zona de proteção, que abrange uma extensão de 50 metros. Já a legislação italiana aponta que o entorno está associado à "[...] salvaguarda da perspectiva, iluminação, visibilidade,

emolduração ambiental e ornamentação da inteireza do complexo monumental." (MARCHESAN, 2013, p. 12). No caso Francês, existe a Lei n° 83-8, de 07 de janeiro de 1983, que versa sobre a proteção à paisagem e aos monumentos históricos, na qual a tutela do entorno pode ter até mais de 500 metros de perímetro. Para a autora, no direito espanhol, o artigo 18 da Lei n° 16, de 25 de junho de 1985, praticamente reproduz o texto do artigo 7º da Carta de Veneza. Essas leis estão de acordo, do ponto de vista temporal, com as leis nacionais desenvolvidas sobre entorno.

No caso específico de Andaluzia, o entorno não deve ser desconectado do bem principal quando apresentar espaços articulados. A alteração no entorno pode afetar os valores próprios do bem que se trate, como *"[…] su contemplación, apreciación o estudio, pudiendo estar constituido tanto por los inmuebles colindantes inmediatos, como por los no colindantes o alejados."* (*JUNTA DE ANDALUCÍA*, 2007, p. 13).[34] Evidencia-se que o entorno não necessariamente está ao redor do monumento, mas deve ser complementar ao entendimento da obra principal. As alterações no entorno seriam submetidas a autorizações previstas na lei, inclusive as que envolvam possíveis contaminações visuais ou perceptivas e as demolições, que exigem a retirada dos bloqueios visuais ou a aprovação das autoridades competentes.

Essa perspectiva também pode ser aplicada ao caso dos conjuntos, pois são formados por elementos próximos ou não entre si. Referente a isso, a Carta de Atenas (1933), definida pelo Congresso Internacional da Arquitetura Moderna (CIAM), indica que os valores arquitetônicos deveriam ser salvaguardados, tanto em edifícios isolados, quanto em conjuntos urbanos. Essa Carta pode ser considerada norteadora das ações do IPHAN, devido a sua importância para a história do grupo de profissionais ligados ao movimento modernista brasileiro e que participaram da fundação da Instituição (MOTTA, 2010).

Posteriormente, sobre os conjuntos, a Declaração de Amsterdã (1975) estabeleceu deveres de proteção do patrimônio aos poderes locais. A composição social dos ambientes não deveria ser modificada, gerando um benefício mútuo entre todas as camadas da sociedade, com o financiamento de fundos públicos para a

[34] "[...] sua contemplação, apreciação ou estudo, podendo estar constituído tanto pelos imóveis adjacentes imediatos, como pelos não adjacentes ou distantes." (*JUNTA DE ANDALUCÍA*, 2007, p. 13, tradução nossa).

preservação dessas áreas. Nessa Declaração, ampliou-se tanto a quantidade de bens a serem preservados quanto à tipologia, pois a proteção dos conjuntos arquitetônicos deveria levar em conta “todos os edifícios com valor cultural, dos mais importantes aos mais modestos, sem esquecer os da época moderna, assim como o ambiente em que se integram.” (CONSELHO DA EUROPA, 1975, p. 01).

Em 1976, a Recomendação de Nairóbi indicava que os Estados deveriam agir para salvar os valores insubstituíveis, adotando urgentemente “[...] uma política global e ativa de proteção e de revitalização dos conjuntos históricos ou tradicionais e de sua ambiência, como parte do planejamento nacional, regional ou local.” (UNESCO, 1976, p. 02). As políticas territoriais deveriam garantir a preservação dos conjuntos com base na identificação, proteção, conservação, restauração, reabilitação, manutenção e revitalização (UNESCO, 1976).

Na Recomendação de Nairóbi, os conjuntos deveriam ser protegidos contra deteriorações oriundas de “[...] uma utilização imprópria, de acréscimos supérfluos e de transformações abusivas ou desprovidas de sensibilidade que atentam contra sua autenticidade, assim como as provocadas por qualquer forma de poluição.” (UNESCO, 1976, p. 03). Evitando-as por ações de preservação promovidas pelas associações públicas e privadas que aplicarem as políticas de salvaguarda, a partir de novos textos legislativos ou adaptações de textos já existentes que incluam a perspectiva dos conjuntos.

A Recomendação de Nairóbi (1976) propõe a concessão de doações, incentivos fiscais, subsídios ou empréstimos aos proprietários particulares ou usuários que realizarem as obras estabelecidas pelos planos de salvaguarda, que garantiriam, por exemplo, a integridade dos imóveis, a possibilidade de visitação e a realização de fotografias. Dessa forma, poderia gerar novas formas de utilização ou usos complementários aos imóveis que formam conjuntos, pois de acordo com essa Recomendação, “[...] os conjuntos históricos ou tradicionais e sua ambiência constituem um patrimônio universal insubstituível.” (UNESCO, 1976, p. 03).

Inclui-se, nessa Recomendação, o respeito ao significado dos mais modestos conjuntos, considerando as realidades nacionais, regionais e locais, elaborando medidas jurídicas, administrativas, métodos de investigação e tratamento para a salvaguarda dos conjuntos. Essas ações seriam realizadas considerando as particularidades de cada conjunto, testemunhos tangíveis da riqueza e da diversidade das criações culturais da humanidade em que “[...] sua salvaguarda e

integração na vida contemporânea são elementos fundamentais na planificação das áreas urbanas e do planejamento físico-territorial." (UNESCO, 1976, p. 01). Assim, deve ser realizada uma investigação pormenorizada das características essenciais dos conjuntos, para então definir as medidas de preservação adequadas à realidade atual das cidades.

Para a Recomendação de Nairóbi (1976), esses conjuntos não podem ser considerados estáticos, pois estão em contínua transformação, dessa forma deveria ser realizada uma análise de todo o conjunto, a partir de "[...] sua evolução espacial, que contivesse os dados arqueológicos, históricos, arquitetônicos, técnicos e econômicos." (UNESCO, 1976, p. 07). Verifica-se quais imóveis ou grupos de imóveis deveriam ser rigorosamente conservados ou não, sendo que nos conjuntos que possuíssem "elementos de vários períodos diferentes, a ação de salvaguarda deveria levar em consideração as manifestações de todos esses períodos." (UNESCO, 1976, p. 08). Aponta-se a perspectiva temporal também encontrada nos conceitos de paisagem.

De acordo com Olmo (2006), a paisagem é resultado da relação sensível das pessoas com o seu entorno tangível, elemento de afinidade, identidade territorial, relações sociais e manifestação da diversidade do espaço geográfico. Vincula-se a articulação do físico, biológico e cultural de cada lugar, tornando-se um patrimônio valioso, dificilmente renovável e que deve estar associado à gestão do território.

O ICOMOS (2013) afirma que, em 1992, a Convenção sobre o Patrimônio Mundial *"[...] became the first international legal instrument to recognize and protect cultural landscapes. The Committee at its 16th session adopted guidelines concerning their inclusion in the World Heritage List." (*ICOMOS, 2013, p. 02).[35]

Posteriormente, o CEP associou a proteção das paisagens às ações encaminhadas à conservação e manutenção dos aspectos significativos ou característicos, justificados pelo seu valor de patrimônio e derivado da sua configuração natural ou ação do homem (CONSELHO DA EUROPA, 2000).

Para o ICOMOS (2013), o critério geral de proteção e gestão aplicável às paisagens culturais deve considerar a sua inscrição na lista de patrimônio mundial,

[35] "[...] se tornou o primeiro instrumento legal internacional de reconhecimento e proteção cultural das paisagens. O Comitê, na sua 16º sessão, adotou diretrizes de inclusão da paisagem na Lista Mundial de Patrimônio." (ICOMOS, 2013, p. 02, tradução nossa).

ademais da colaboração e aprovação das comunidades locais. Sobre isso, a Carta de Cracóvia (2000) afirma que:

> As paisagens reconhecidas como patrimônio cultural são o resultado e o reflexo da interacção prolongada nas diferentes sociedades entre o homem, a natureza e o meio ambiente físico. São testemunhos da relação evolutiva das comunidades e dos indivíduos com o seu meio ambiente. Neste contexto, a sua conservação, preservação e desenvolvimento centram-se nos aspectos humanos e naturais, integrando valores materiais e intangíveis. É importante compreender e respeitar o carácter das paisagens e aplicar leis e normas adequadas que harmonizem os usos mais importantes do território com valores paisagísticos essenciais. (CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE CONSERVAÇÃO, 2000, p. 04).

Assim, a preservação está associada à compreensão de todos os aspectos que formam a paisagem, sejam eles naturais ou não, tangíveis e intangíveis, sendo necessária a sua inserção nas leis e planos de desenvolvimento territorial, a partir da identificação das áreas, do mapeamento dos limites e das justificativas para a aplicação especial de políticas (SWANWICK, 2002).

Por exemplo, no CEP, os membros se comprometem a reconhecer a paisagem como expressão da diversidade do seu patrimônio cultural e natural, fundamentos da sua identidade. Para tanto, é necessário aplicar medidas de proteção, gestão e ordenação, estabelecendo procedimentos para a participação pública das autoridades locais, regionais e outras partes interessadas nas *"[...] políticas en matéria cultural, medioambiental, agrícola, social y económica, así como en cualquieras otras políticas que puedan tener un impacto directo o indirecto sobre el paisaje." (*CONSELHO DA EUROPA, 2000, p. 04).[36]

Os membros do CEP também se comprometem a incrementar a sensibilização da sociedade civil, organizações privadas e autoridades públicas sobre o valor paisagístico. Além de promoverem a formação de especialistas para a intervenção, proteção, gestão e ordenação das paisagens, sendo estes profissionais dos setores privados, públicos e associações interessadas (CONSELHO DA EUROPA, 2000).

Sobre a aplicação dos apontamentos do CEP, destacamos o caso da Lei 8/2005, sobre a proteção, gestão e ordenação da paisagem, da *Generalidad de*

[36] "[...] políticas em matéria cultural, ambiental, agrícola, social e econômica, assim como em quaisquer outras políticas que podem ter um impacto direto ou indireto sobre a paisagem." (CONSELHO DA EUROPA, 2000, p. 04, tradução nossa).

Cataluña (2005), na qual as ações devem considerar que *"el paisaje es un elemento de bienestar individual y colectivo que, además de valores estéticos y ambientales, tiene una dimensión económica, cultural, social, patrimonial e identitaria"*.[37] As políticas que garantem este bem-estar dependem da cooperação entre as administrações públicas e privadas, juntamente com os agentes sociais, profissionais e econômicos, especialmente colégios profissionais, universidades, associações de defesa da natureza e representantes das organizações empresariais e sindicais.

Ainda na perspectiva internacional, em 2012, foi criada a *Estrategia de Paisaje de Andalucía* (EPA), que segue os princípios estabelecidos no CEP. Para a EPA, a valorização, preservação, gestão e ordenação das paisagens são capazes de gerar qualidade de vida à população, fixando-a no território e desenvolvendo a sua economia, a partir da geração de empregos. Impulsiona, também, a recuperação paisagística do patrimônio cultural com valores ecológicos, funcionais, cênicos e espirituais associados à indústria (*JUNTA DE ANDALUCÍA*, 2012).

As paisagens relacionadas à produção industrial podem ser urbanas e, sobre isso, a Recomendação Paris Paisagem e Sítios determina que, a salvaguarda deveria estender-se a essas áreas ameaçadas pelas construções e especulação imobiliária (UNESCO, 1962). As ações de salvaguarda deveriam ser de caráter preventivo e corretivo, controlando construções de edifícios, linhas de eletricidade, cartazes publicitários, anúncios luminosos etc., para estarem em harmonia com a ambiência que se deseja salvaguardar. As restrições deveriam ser realizadas pelas autoridades competentes e pelos planos de urbanização e planejamento, a partir de medidas punitivas ou educativas com relação à paisagem (UNESCO, 1962).

Além disso, Olmo (2006) destaca a importância de se evitar as chamadas "maquiagens" para a integração dos elementos construídos e dos artefatos dispersos, estabelecendo uma falsa interação entre eles. E Stephenson (2007) enfatiza que é necessário melhorar a interação entre comunidades e disciplinas, auxiliando aqueles que cuidam e gerenciam as paisagens, alcançando uma abordagem mais integrada e abrangente para entender os valores associados.

[37] "a paisagem é um elemento de bem-estar individual e coletivo que, além dos valores estéticos e ambientais, tem uma dimensão econômica, cultural, social, patrimonial e identitária." (tradução nossa).

Os métodos tradicionais de avaliação da paisagem, que concentram tipologias de valores específicos às disciplinas, podem deixar de revelar a riqueza e a diversidade detidas pela comunidade. Dessa forma, sua definição procede da variedade de elementos abrangidos e de membros envolvidos, na qual limitar qualquer uma das partes pode significar um obstáculo aos valores identificados e à própria preservação (STEPHENSON, 2017).

Na segunda parte dessa pesquisa analisaremos a inserção dos conceitos de preservação na perspectiva nacional de patrimônio cultural, com foco nas ações desenvolvidas pelos órgãos de proteção IPHAN e CONDEPHAAT e nas políticas urbanas locais, verificando se estão em consonância com a perspectiva internacional.

2.2 Diretrizes nacionais vinculadas à preservação do patrimônio cultural

De acordo com Ajzenberg (2011, p. 07), “o Brasil foi signatário das cartas patrimoniais internacionais e teve sua legislação diretamente influenciada pelas suas resoluções.” Sendo que o interesse pelo patrimônio cultural obteve maio número de adeptos a partir da República Velha, encabeçada por uma elite de escritores e estudiosos da arte e da história (RABELO, 2010).

Em 1923, houve a criação da Inspetoria dos Monumentos Históricos, iniciando o conceito de preservação do patrimônio cultural no Brasil (PRATA, 2009). “Foi nesta época que surgiram manifestações sobre a necessidade de regulamentação, pelo ente estatal, da situação do seu patrimônio, reiterando a importância da elaboração de uma legislação específica.” (RABELO, 2010, p. 27).

Camargo (2002, p. 83) relata que, em 1933, a cidade de Ouro Preto foi erigida como Monumento Nacional, concretizando a primeira medida oficial de proteção, “[...] em forma de Decreto, de reconhecimento do patrimônio cultural e da necessidade de sua preservação [...]”. Ou seja, esse período segue a perspectiva internacional de preservação monumental visualizada, por exemplo, na Carta de Atenas (1931).

Para Rabelo (2010), ainda nesse cenário de elaboração das medidas preservacionista, na década de 1930 surgiu o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), posteriormente denominado Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Dentre as inovações legislativas desse

período, está o Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, produto dos referidos estudos iniciados em 1920. De acordo com essa lei:

> Art. 1º Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos 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. (BRASIL, 1937).

Rabelo (2010) destaca que essa norma foi promulgada em pleno Estado Novo para nortear as ações do SPHAN e permanece em vigor até os dias de hoje, não se limitando a perspectiva monumental. Porém, os primeiros 30 anos do SPHAN foram marcados por uma visão monumentalista, pois sua temática central era a história da arquitetura brasileira, pautada na preservação dos monumentos isolados, devido à presença de vários arquitetos modernos nos pareceres de tombamento (RODRIGUES, 1994, 2000; PRATA, 2009).

Alves (2008) indica que o tombamento é uma das ações em prol da manutenção do patrimônio cultural, sendo considerado o mais antigo e comum. Essa medida não expropria, mas interfere no exercício da propriedade privada em nome dos interesses públicos.

De acordo com o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA) (2008, p. 15), o tombamento pode ser considerado um conjunto de ações realizadas pelo "[...] Poder Público e alicerçado por legislação específica, que visa preservar os bens de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e afetivo, impedindo a sua destruição e/ou descaracterização."

O tombamento não tem níveis "[...] existindo tão-somente, para fins de organização, a separação dos bens em diferentes livros de tombo, denominados de acordo com a natureza do bem tutelado." (RABELO, 2010, p. 44). Sendo que o tombamento pode ser voluntário (quando sugerido pelo próprio proprietário) ou compulsório (quando é feito à revelia da vontade do proprietário) (ALVES, 2008).

Os bens seriam inseridos, a partir do tombamento federal, em um dos quatro livros: Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; Livro do Tombo Histórico; Livro do Tombo das Belas Artes e Livro do Tombo das Artes Aplicadas (BRASIL, 1937).

Rabelo (2010, p. 31) afirma que é possível realizar estudos técnicos para direcionar o bem a um dos quatros livros, porém não há disposição na lei que

“[...] exija a elaboração de estudos técnicos no processo de tombamento, estes são realizados por serem considerados essenciais à análise do enquadramento do bem nas características de bem cultural.”

Sobre a evolução legal do tombamento, as leis não apresentam alterações extensivas perante a dinâmica do território e, segundo Rabello (2009, p. 15), o Decreto-lei 25/37 só seria modificado em 1941, pelo Decreto-lei nº 3.866, de 29 de novembro, que “dispõe sobre o cancelamento do tombamento pelo presidente da República; e em 1975, pela Lei 6.292, que introduz a homologação ministerial no procedimento de tombamento.”

Ainda no plano internacional, Rodrigues (2000) relata que, na década de 1970, houve o deslocamento da noção de monumento histórico isolado, desenvolvendo o debate sobre a cultura. Já no Brasil, houve a ampliação nas pesquisas de história, relativas aos períodos do Império e da República, o que propiciou a incorporação de novos elementos. Para a autora, as décadas de 1960 e 1970 representam o período do início da urbanização mais intensa, que afetava as cidades históricas e os conjuntos urbanos.

Prata (2009) concorda que mesmo com divergência entre as datas, há um entendimento de que apenas entre 1960 e 1970 houve uma compreensão da preservação patrimonial para além do bem representante da arquitetura de ‘pedra e cal’, passando a ter um sentido mais antropológico. Essa ampliação ocorreu, pois muito do conceito de “[...] histórico se alterou, deixando a História de narrar apenas grandes feitos, fatos e personagens para tentar reconstruir, pela narrativa, como os homens viviam e se relacionavam em sociedade.” (PRATA, 2009, p. 27).

Alves (2008) indica que, na Constituição Federal de 1988, houve a ampliação do conceito sobre patrimônio, pois o amparo à cultura seria de competência da União, dos Estados e do Distrito Federal, que deveriam proteger o patrimônio, sendo que o tombamento não significaria cristalizar ou perpetuar edifícios e áreas, inviabilizando toda e qualquer obra que contribua para a melhoria da cidade. Junto com o processo de tombamento vem à preservação e a revitalização, que têm por objetivo valorizar bens que se encontram deteriorados (SÃO PAULO, 2013). Estando de acordo com a Recomendação de Nairóbi (1976), por exemplo, pois na Constituição é definido que:

> Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em

> conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:
> I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (BRASIL, 1988).

Essas mudanças no patrimônio brasileiro, com relação ao conceito e a extensão, estavam refletidas nos debates que ocorriam em âmbito internacional. Na Constituição de 1988, os bens não necessariamente precisavam estar tombados para serem considerados patrimônios nacionais, tanto na perspectiva monumental quanto na de conjunto, configurando o tombamento um ato administrativo que viabiliza a preservação do patrimônio (ALVES, 2008). Nesse caso, Rufinoni (2009) constata, para o caso dos conjuntos urbanos, que a abordagem desarticulada "pode representar um perigoso caminho no tratamento desse patrimônio e gerar, inclusive, o caráter de *puzzle,* já observado por outros estudiosos." (RUFINONI, 2009, p. 216).

A ampliação conceitual se refletiu também na criação de órgãos estaduais e municipais de preservação, a partir da década de 1970, com a "descentralização" do IPHAN (PRATA, 2009). Com relação a esses níveis de preservação, Rabelo (2010) esclarece que existem bens com relevância apenas na esfera regional ou local e, dessa forma, os órgãos específicos de proteção de cada nível poderão protegê-lo, não necessariamente se tratando de um bem de importância nacional.

Existe, ainda, a possibilidade de uma ação conjunta dos três níveis, que pode "acontecer se determinado bem tiver importância tanto para a União, como para o Estado e o Município. Aí poderão agir todos os entes políticos, cada um *per si*, praticando os atos necessários à proteção do bem." (RABELO, 2010, p. 35). Entretanto, com a aplicação de níveis, pois o federal atua sobre o estadual, que atua sobre o municipal, prevalecendo o interesse do mais elevado hierarquicamente.

Desde a fundação do SPHAN até 1968, a preservação do patrimônio paulista foi atribuição exclusiva do poder federal. Durante essa atuação, em São Paulo, os valores para o tombamento se instalavam em imóveis, dentre eles, casas rurais bandeiristas, sedes de antigas fazendas de café e outros imóveis com importância para a memória da arquitetura brasileira, por exemplo, casas de trem e fortes (RODRIGUES, 1994; 2000).

Essa atuação isolada do IPHAN ocorreu, de acordo com Rodrigues (1998), porque as tentativas de criar um órgão de proteção paulista só encontrariam condições de desenvolvimento na década de 1960, com a valorização do patrimônio como objeto cultural do turismo. Assim, o CONDEPHAAT foi criado pelo artigo 128 da Constituição do Estado de São Paulo de 1967. E, em 1968, foi promulgada a Lei 10. 247, que organizava o órgão e lhe atribuía as competências (PRATA, 2009).

Ainda na década de 1960, foi definido o Decreto-lei n° 149, de 15 de agosto de 1969, sobre o tombamento de bens para a proteção do patrimônio histórico e artístico estadual. Nesse Decreto-lei, o primeiro artigo definia a Secretaria de Cultura, Esportes e Turismo como promotora do "[...] tombamento de bens, móveis ou imóveis, encontrados em seu território, cuja proteção, preservação ou conservação seja de interesse público em razão de seu valor estético ou histórico." (SÃO PAULO, 1969).

Nos seus primeiros anos de funcionamento, o CONDEPHAAT foi marcado pela falta de uma orientação sistemática para os procedimentos dos conselheiros, sendo que cada membro agia por conta própria reproduzindo a ortodoxia do SPHAN "segundo a qual o passado era referência para a constituição da nacionalidade e fonte de conhecimento da História da Arquitetura." (RODRIGUES, 2000, p. 31). Assim, os conselheiros arquitetos desempenhavam papel central no estabelecimento da metodologia do novo órgão (RODRIGUES, 2000).

Entretanto, a partir do Decreto nº 52.620, de 21 de janeiro de 1971, foram criados cinco livros do Tombo na esfera estadual, divididos em: Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; Artes Aplicadas; Artes; Artes Populares; Histórico (RODRIGUES, 2010). Ou seja, os livros contemplavam uma variedade relevante de patrimônio, porém a prática recaia na preservação arquitetônica.

Rodrigues (1994) relata que, de 1975 a 1982, os profissionais do CONDEPHAAT entendiam o patrimônio mais como arquitetônico do que histórico e, sobretudo, [...] documentos de seu domínio de saber que, embora expostos, só poderiam ser verdadeiramente admirados por sensibilidades desenvolvidas a partir de um conhecimento específico." (RODRIGUES, 1994, p. 51). O CONDEPHAAT, muitas vezes, atuou de forma contraditória, com políticas periódicas que não acompanhavam as discussões no âmbito internacional, no conselho deliberativo ou no corpo técnico (RODRIGUES, 1994).

A atuação do CONDEPHAAT resultou na proteção de um patrimônio heterogêneo, com referências a história oficial e da arquitetura, pois o Conselho do órgão somente se preocuparia com a “coerência” e os “critérios críticos” técnicos de item semelhantes e de documentos arquitetônicos (RODRIGUES, 1994). E nos pareceres de tombamento, até a década de 1970, “o excessivo cuidado com a história da arquitetura chegava a ser um empecilho à adoção de condutas determinadas por outras motivações.” (RODRIGUES, 1994, p. 58).

Já no período de 1982 a 1987, o CONDEPHAAT foi marcado pela contratação de um corpo técnico permanente, que iria compor o Serviço Técnico de Conservação e Restauro (STCR), formado, prioritariamente, por arquitetos e historiadores (RODRIGUES, 2000). Assim, começou-se a entender a história pela representação do patrimônio que “[...] incorporaria o espaço do trabalho, áreas naturais, espaços que simbolizam a adoção de novas políticas públicas, e o próprio ambiente urbano. Alargar-se-ia, também, o período cronológico abordado [...]” (RODRIGUES, 2000, p. 109). Condizente com a ampliação conceitual promovida pela Declaração de Amsterdã, de 1975, por exemplo.

Porém, ainda nesse período, o CONDEPHAAT encontrava resistência às mudanças nos processos culturais locais. Não apenas na estrutura da administração pública, como no interior do próprio Conselho, pois “[...] como em ocasiões anteriores, a possibilidade de transformação do Condephaat seria obstaculizada por falta de apoio político travestido de falta de recursos materiais e de pessoal.” (RODRIGUES, 2000, p. 98). Dessa forma, capital, valor imobiliário, entre outros, prevaleceriam sobre a cultura e, mesmo com a ampliação do conceito, a história e a arquitetura permaneceram como justificativas fundamentais para o tombamento (RODRIGUES, 2000).

Entretanto, é possível visualizar a expansão espacial e conceitual do bem, pois o arquivo do CONDEPHAAT era composto, até 1987, por coleções de artes, áreas naturais, logradouros, núcleos e áreas urbanas, além de inúmeros tipos de edificações (RODRIGUES, 2000). Portanto, as práticas dessa instituição não seguiam uma linearidade, sendo marcadas por ações contraditórias.

Ainda na década de 1980, as opiniões dos técnicos ganharam peso nas decisões, a partir do aperfeiçoamento no “Seminário Cultura, Patrimônio e Preservação”, em meados de 1983. Essa participação resultou na troca de

experiências profissionais entre os especialistas e os técnicos, marcando no STCR "[...] a superação, do ponto de vista intelectual, da história da arquitetura como referência básica para a seleção do acervo tombado." (RODRIGUES, 1994, p. 119). Apontamentos realizados no âmbito internacional, a partir das cartas patrimoniais, com relação à diversidade de valores a preservar.

Ainda na década de 1980, segundo Rodrigues (2000), houve a participação significativa de prefeituras, câmaras municipais e outros órgãos da administração pública, que exerceram um papel significativo na definição do patrimônio, muitas vezes, enviando solicitações ao órgão para o tombamento, iniciativa que será indicada no caso de Mairinque.

Durante a década de 1980, a gestão de Modesto Souza Barros Carvalhosa se caracterizou por "[...] desenvolver projetos de porte relacionados a áreas urbanas, como o tombamento dos bairros jardins [...]" (RODRIGUES, 2000, p. 132). Porém, até 1987, as políticas de preservação do CONDEPHAAT não haviam sido definidas explicitamente, pois as decisões sobre os tombamentos continuaram sendo influenciadas por circunstâncias de momento, mesmo que a valoração dos bens já tivesse sido ampliada (RODRIGUES, 2000). Tanto que, em 1986, a estação ferroviária de Mairinque foi tombada com base em critérios arquitetônicos.

Já sobre os conjuntos, nesse período, os técnicos levavam em consideração a homogeneidade das edificações e as relações espaciais, pautadas sob o ponto de vista da arquitetura, pois consideravam a densa "[...] concentração de edificações de alto valor histórico-cultural, qualidade, expressando as características de formas, materiais e técnicas construtivas do acervo construído." (RODRIGUES, 1994, p. 101).

Rodrigues (2000) destaca que, atualmente, busca-se superar os valores orientados pelo conhecimento das tradicionais disciplinas e a noção de monumentalidade, abrangendo os bens vinculados entre si, seja na perspectiva de conjunto ou entorno.

Com relação às medidas direcionadas à proteção dos entornos, Alves (2008) afirma que, por meio do tombamento, busca-se evitar alterações no objeto tombado de interesse a sociedade, podendo se estender a uma casa, rua ou cidade. Nesse caso, o tombamento provisório já se equipara ao definitivo na esfera federal e "[...] as restrições administrativas ao direito de propriedade não se direcionam

apenas ao imóvel tombado, mas podem atingir sua vizinhança, a fim de permitir que o entorno não fique descaracterizado.” (ALVES, 2008, p. 67).

Referente à atuação do IPHAN, o artigo 18, do Decreto-lei 25/37, não estabelece critérios uniformes para a definição do entorno em qualquer espécie de tombamento de imóveis, diferente do que ocorre em outros países e no caso do Estado de São Paulo, até 2003, com a fixação dos 300 metros de raio do bem tombado. Cabe “[...] ao órgão competente estabelecer para cada tombamento os critérios pelos quais protegerá a visão do bem tombado, critérios estes que variarão conforme a categoria, tamanho, espécie de bem.” (RABELLO, 2009, p. 123). Assim, dependeria do órgão à legitimidade e a validade das interferências na vizinhança do bem tombado, porém, jamais poderia adotar critérios diferenciados para duas aprovações de mesma hipótese (RABELLO, 2009). De acordo com o próprio Decreto-lei 25/37:

> Art. 18. Sem prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncios ou cartazes, sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso a multa de cincoenta por cento do valor do mesmo objeto. (BRASIL**,** 1937).

Assim, é feito referência à garantia visual do bem principal, sem vincular o imóvel ao entorno desde outras abordagens. Nesse caso, Rabello (2009) afirma que mesmo com restrições às interferências dos imóveis na vizinhança, que permite a visibilidade e apreciação do bem, estas não são semelhantes às restrições estabelecidas para a obra principal, pois isso equivaleria ao tombamento.

Rabello (2009, p. 125) destaca, com relação aos bens tombados, que a obrigação “[...] é de conservar, de fazer a conservação e de não lhes fazer alterações que descaracterizem o bem, com relação aos prédios vizinhos passa-se a exigir que estes não perturbem a visão de bem tombado.” Sendo que o entorno poderia sofrer alterações nos seus imóveis, desde que não afetasse a visibilidade do bem tombado, por exemplo, pelo seu volume, altura ou cor.

O entorno pode ser definido como uma forma de valorizar e não esconder “[...] ou descaracterizar, o bem tombado. Exemplo: gabarito máximo de altura, preservação da volumetria geral, ausência de fixação de elementos visuais e luminosos, ausência de toldos e marquises, etc.” (CREA, 2008, p. 25). Não

representa, então, um contexto para o bem tombado, mas uma forma de criar visibilidade.

Sobre as dificuldades para definir o entorno, Marchesan (2013, p. 09 e 10) informa que este sofre pela: “[...] jurisprudência bastante acanhada na compreensão do teor do aludido artigo 18, captado de forma restrita, de modo a abarcar tão somente as intervenções que afetem a *visibilidade* do bem cultural tombado.” O decreto-lei de 1937 não especificou o procedimento administrativo para delimitar a área de entorno e o órgão responsável pelo tombamento, geralmente, “[...] agrega a ele uma portaria, pela qual delimita o entorno e explicita as restrições a que estão sujeitos os bens nele inseridos. Essa, aliás, é a orientação da Portaria n° 10, de 10.09.1986 [...]” (MARCHESAN, 2013, p. 17).

De acordo com a portaria n° 10, de 10 de setembro de 1986[38], havia a necessidade de preservar os bens tombados pelo SPHAN e de seus respectivos entornos. Zelava-se pela integridade do imóvel principal e por sua visibilidade e ambiência, a partir de controle e aprovação das obras ou atividades desenvolvidas nessas áreas, dentre elas, demolições, instalações de muros, divisas, arruamentos e parcelamentos, consolidando os procedimentos administrativos e as proibições com relação ao entorno. A demarcação do entorno não restringia tanto a expansão urbana quanto o tombamento, assim, “[...] a ‘figura’ do entorno mostrou ser um tema privilegiado dentro da Instituição.” (MOTTA, 2010, p. 69).

Rabello (2009, p.126) constata ainda que a lei liberou a autoridade administrativa para estabelecer, a cada caso, os limites desta vizinhança, que pode “[...] não ser só uma questão de proximidade absoluta, mas, muitas vezes, pode se estender por uma área que só seria compreensível e detectável, em princípio, aos olhos do técnico.” (RABELLO, 2009, p. 126). Não sendo detectável aos olhos do cidadão comum, essa vizinhança necessitaria de identificação para ser entendida como entorno, pois não pode ser presumida pelo tombamento. Pressupõe-se que todo o bem tombado tem uma vizinhança que deve ser identificada, avaliada, marcada e divulgada aos seus moradores e gestores locais quando necessário.

Meneses (2006) defende que o entorno tem valor adjetivo ao bem tombado, não sendo detentor exclusivo de sua própria identidade, portanto não se confunde aos conjuntos e paisagens. “Com maior razão, portanto, poderá haver, no entorno,

[38] Revogada pela Portaria nº 420/2010, assinada em 22 de dezembro de 2010.

modificações que sejam imperiosas ou recomendáveis. Ainda mais que [...] é seu efeito qualificador que conta, em relação ao bem tombado.” (MENESES, 2006, p. 44). Considera-se a homogeneidade de estilos ou a diversidade que forma o entorno, complementando o entendimento do imóvel principal.

No âmbito federal brasileiro, durante a década de 1970, o IPHAN usou, em alguns tombamentos, o entorno como um qualificador para “[...] a preservação de sítios com características arquitetônico-urbanísticas que ainda apresentavam certa integridade histórica.” (MOTTA, 2010, p. 55). Aplicaram-se restrições nos gabaritos, na ocupação dos lotes, na preservação dos volumes e nas fachadas das edificações, atuando em consonância aos aspectos visuais de complementação do entorno.

Em 1983, com o objetivo de sistematizar os trabalhos nacionais relacionados ao entorno, foram organizados seminários, sendo que o “Primeiro Seminário sobre Entornos dos Monumentos Tombados” enfocou os deveres e competências do SPHAN quanto à preservação dessas áreas (MOTTA, 2010). As considerações discutidas foram sistematizadas em um documento que “[...] refletia uma preocupação do órgão no estabelecimento de critérios para as intervenções, para se evitar definições casuísticas e análises incoerentes.” (PRATA, 2009, p. 148).

O Seminário definiu cinco casos típicos de entorno que deveriam ser contemplados com métodos específicos: 1º – o monumento é apenas um documento sem mais nenhuma relação com o ambiente envoltório; 2º – o monumento com entorno de arquitetura descaracterizada, mas que ainda mantém volumetria compatível; 3º – o monumento ambientado; 4º – a cidade ou núcleo histórico; 5º – o edifício isolado na paisagem. O documento era considerado um indicativo metodológico para a abordagem dos entornos e sua indissociabilidade do bem principal, garantindo-lhe o contexto físico e social (MOTTA, 2010).

Com relação à definição física desse entorno, Motta (2010, p. 84) declara que “[...] as áreas de entorno são delimitadas por poligonais, que utilizam ruas, incluindo os lotes que para elas se abrem ou as cotas da topografia. Também são usadas linhas imaginárias que se ligam por meio de pontos geográficos de referência.” Para a autora, essas delimitações das áreas de entorno são estabelecidas por estudos técnicos das próprias unidades regionais do IPHAN ou pelo conselheiro relator.

Porém, não existe critério métrico para estabelecer o entorno do bem tombado em âmbito federal. Assim, “optou o legislador federal por não trabalhar com distâncias mínimas para a predefinição do entorno, ao contrário da postura adotada pelas já citadas leis francesa, portuguesa, italiana e espanhola.” (MARCHESAN, 2013, p. 20).

No Brasil, as áreas envoltórias ganharam “[...] novos significados diante da ampliação das noções de vizinhança e de visibilidade, que passaram a compreender a ambiência e a historicidade dos contextos que envolvem os bens tombados.” (MOTTA, 2010, p. 26). Essa expansão do conceito de vizinhança estava em consonância com as ampliações ocorridas em âmbito internacional, sendo o entorno tratado posteriormente com o significado de contexto, no qual “[...] o espaço ou o território ou a paisagem são importantes para o entendimento de um todo, que não pode ser somente informado pelo bem protegido.” (MOTTA, 2010, p. 24).

Já no âmbito estadual, o CONDEPHAAT atuava de forma híbrida, como herança de um órgão federal e suas próprias questões. “Assim, mesmo o conceito de entorno já sendo entendido como contexto urbano, a concepção na legislação paulista foi ainda marcada pelo viés da visibilidade acrescida do de destaque.” (PRATA, 2009, p. 143). Inicialmente, de acordo com Prata (2009), os bens que fizessem parte do entorno poderiam ser modificados, desde que não afetassem o bem tombado, a partir do gabarito, volumetria, alinhamento etc., ou seja, o entorno buscava favorecer os aspectos visuais do bem em questão.

Na década de 1980, houve uma série de tombamentos em nível estadual que consideraram diferentes delimitações (proteção integral, imóveis “destoantes”, recuos, alturas, materiais, áreas envoltórias e zoneamento de ocupação), como no caso de Bananal, São Luiz do Paraitinga e Santana de Parnaíba (PRATA, 2009).

Na década de 1990, a Ordem de Serviço 02/92 determinava que os pedidos de autorização para serviços relacionados, por exemplo, à conservação, demolição, construção de novas edificações ou reformas relativas à área envoltória de bens tombados, isto é, no perímetro de 300 metros, deveriam ser juntados e apresentados ao CONDEPHAAT para aprovação (SÃO PAULO, 1992).

A definição de 300 metros estava inserida na Lei estadual 13-426/1979 e “apesar de não se referir à vizinhança, refere-se expressamente a destaque e visibilidade, denotando ainda uma concepção de patrimônio como no monumento.” (PRATA, 2009, p. 143). O artigo 137 dessa lei, que definia os 300 metros, foi

alterado pelo Decreto 48.137/2003, eliminando a marcação fixa inicial e definindo especificamente o limite às restrições das áreas envoltórias. De acordo com a lei:

> Artigo 137 - Nenhuma obra poderá ser executada na área compreendida num raio de 300 (trezentos) metros em torno de qualquer edificação ou sítio tombado, sem que o respectivo projeto seja previamente aprovado pelo Conselho, para evitar prejuízo à visibilidade ou destaque do referido sítio ou edificação.
> *Redação alterada pelo Decreto 48.137, de 07.10.2003.
> [...]
> Artigo 1º - O Artigo 137 do Decreto nº 13.426, de 16 de março de 1979, passa a vigorar com a seguinte redação:
> Artigo 137 - A Resolução de Tombamento preverá, no entorno do bem imóvel tombado, edificação ou sítio, uma área sujeita a restrições de ocupação e de uso, quando estes se revelarem aptos a prejudicar a qualidade ambiental do bem sob preservação, definindo, caso a caso, as dimensões dessa área envoltória.
> Parágrafo único - Nenhuma obra poderá ser executada dentro da área envoltória definida nos termos deste Artigo sem que o respectivo projeto seja previamente aprovado pelo CONDEPHAAT. (SÃO PAULO, 1979).

A reformulação dessa lei corroborou com a ampliação da noção de entorno do bem tombado, pois "o decreto de 2003, portanto, válido para os tombamentos homologados a partir da data de publicação [...], retira do texto as noções de visibilidade e destaque e as substitui pelo conceito de 'qualidade ambiental'" (PRATA, 2009, p, 143). A qualidade pode ser atribuída pelas relações estabelecidas entre o bem principal e o entorno, conforme proposto na Carta de Xi'an (2005).

No Decreto nº 48.439, de 07 de janeiro de 2004, que regulamenta a Lei nº 10.774, de 1º de março de 2001 e dispõe sobre aplicação de multas por danos causados a bens tombados ou protegidos pelo CONDEPHAAT, são restringidas as interferências visuais que possam comprometer ou prejudicar a qualidade ambiental dos edifícios. Essas interferências são avaliadas pelo CONDEPHAAT, que determina a imediata remoção de "[...] qualquer objeto, móvel ou imóvel, cuja instalação ou localização, ainda que de caráter provisório, venha a prejudicar a visibilidade ou a qualidade ambiental de um bem tombado [...]" (SÃO PAULO, 2004). Sobre isso, Rabello (2009, p. 122 e 123) esclarece que "o conceito de visibilidade, portanto, ampliou-se para o de ambiência, isto é, harmonia e integração do bem tombado à sua vizinhança, sem que exclua com isso a visibilidade literalmente dita."

De acordo com Marchesan (2013), podemos considerar o entorno um aliado na compreensão do bem cultural tombado, pois as ações provocadas no entorno

têm a capacidade de afetar o bem ou o conjunto de bens dotados de valor cultural imóvel, pois eles se complementam. Porém, o entorno não se confunde com o bem tombado, possuindo um vínculo a partir de contextos complementários, com base em uma "[...] relação, conexão, participação literária (de entendimento), de fruição e conservação do bem dotado, esse sim, de valor intrínseco." (MARCHESAN, 2013, p. 04).

Prata (2009) esclarece que o órgão de proteção tem poder discricionário para decidir sobre as intervenções nas áreas envoltórias e que a não regulamentação ou desconhecimento por parte da sociedade podem dar margens a usos inadequados e interesses pessoais. Sendo que, para a autora, a análise da área envoltória deveria ocorrer junto à análise do próprio bem, entendendo ambos como uma coisa única ou relacionada. Além disso, quando o vínculo entre eles é tão explicito, pode ocorrer o tombamento de mais de um elemento na perspectiva de conjunto.

Já em outra perspectiva de ampliação conceitual da proteção dirigida pelos órgãos de proteção, Lins (2012) enfatiza que no caso do IPHAN:

> A paisagem cultural também era passível de salvaguarda por meio do tombamento, conforme previsto no parágrafo 2° do art. 1°, do Decreto Lei nº 25, de 1937, cujo livro de tombo também foi raramente utilizado para paisagens naturais. O Iphan criou, em 30 de abril de 2009, através da Portaria nº 127, o instituto da Chancela da Paisagem Cultural Brasileira. Esse novo instrumento permite a tutela de forma mais flexível que o tombamento ou a Unidade de Conservação de proteção integral, compatibilizando a valorização do bem cultural com a dinâmica da sociedade. (LINS, 2012, p. 305).

Trazendo o conceito de paisagem, tão discutido nas leis de preservação do século XXI, além da necessidade de aliar a proteção com a dinâmica atual dos territórios. Demonstra-se, então, que a política brasileira, mesmo apresentando uma inserção tardia dos novos conceitos, não deixou de acompanhar às diretrizes internacionais.

O surgimento dos novos objetos considerados "tombáveis" influenciou na definição e nos valores atribuídos a esses bens que, de acordo com Prata (2009), passou a incluir, por exemplo, testemunhos ecléticos, da industrialização e dos imigrantes, que necessitavam de políticas de preservação adequadas à sua realidade.

Com relação às demais políticas de preservação, podemos destacar os sistemas de políticas públicas, principalmente àquelas relacionadas aos planos diretores que, segundo Nakano (2012, p. 254), têm “[...] como objetivo principal definir normas e parâmetros para o ordenamento das funções sociais das cidades e das propriedades urbanas, nos municípios brasileiros.” Sendo um instrumento urbano positivo, desde que cumpra o atendimento às necessidades básicas e garanta a qualidade de vida dos cidadãos, incluindo a preocupação por certos espaços históricos da cidade.

Os planos diretores já estavam previstos na Constituição Federal de 1988 que, no seu artigo 182, estabelece uma política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, com o objetivo de “[...] ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (BRASIL, 1988).

Viotto (2012) defende que a função social corresponde à prevalência do interesse comum perante o individual, democratizando espaços de poder, produção e cultura. “Enquanto essa população não tiver acesso à moradia, transporte público, saneamento, cultura, lazer, segurança, educação, saúde, não haverá como postular a defesa de que a cidade esteja atendendo à sua função social” (BRASIL, 2002).

Sobre isso, Nakano (2012, p. 254) afirma que “a função social da propriedade urbana se cumpre conforme a obediência a todas as determinações estabelecidas no Plano diretor [...]”. Não se limita apenas ao combate à retenção especulativa da terra urbana, mas garante a propriedade com função social, possibilitando a todos fruírem e usufruírem do patrimônio cultural.

O Plano Diretor, de acordo com a Constituição de 1988, é obrigatório para as cidades com vinte mil habitantes, funcionando como um instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. Sendo, então, aplicável a Mairinque, pois o município possui uma população de 43.223 habitantes (BRASIL, 1988; IBGE, 2016).

Silva e Passos (2006) indicam que o Plano Diretor é um instrumento que norteia a política de desenvolvimento na esfera municipal, cabendo a ele a tarefa de articular as diversas políticas públicas existentes, fazendo-as convergir. Assim, a efetivação do Plano Diretor está condicionada a viabilidade promovida por outras leis

e instrumentos, devendo estar articulado com os diversos agentes públicos e privados que atuam no município.

Os planos diretores, de acordo com Nakano (2012), devem ter uma estreita vinculação com as realidades políticas, físico-espaciais, econômicas e culturais, que servem de embasamento para estabelecer o permanente processo de elaboração, implementação, monitoramento, avaliação e revisão, condizente com a dinâmica política, econômica e cultural das cidades de acordo com a realidade atual. Sendo que “não basta ter um Plano Diretor. É preciso utilizá-lo como um instrumento de governo e gestão pública para orientar o desenvolvimento urbano local.” (NAKANO, 2012, p. 225). Ou seja, deve ser posto em prática, analisando-o conforme as áreas da cidade, onde se localizam o patrimônio cultural, que necessitam de avaliações específicas e políticas condizentes.

A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade - que estabelece as diretrizes gerais sobre políticas urbanas executadas pelos municípios de acordo com as suas características locais - determina que o Plano Diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, “[...] devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas”. Dessa forma, o Plano Diretor é uma ferramenta essencial vinculada ao desenvolvimento urbano, sendo que este deve abranger todo o território do município, devendo ser revisado a cada dez anos e envolvendo os Poderes Legislativo e Executivo (BRASIL, 2001).

O Plano Diretor deve acompanhar a dinâmica do patrimônio cultural, com base em um processo de negociação com diferentes agentes “[...] políticos e grupos de interesses que, muitas vezes, envolve impasses e conflitos, que precisam ser mediados devidamente, segundo os interesses públicos e coletivos.” (NAKANO, 2012, p. 256). Esses diferentes grupos envolvidos influenciarão na definição e continuidade do patrimônio da cidade, por isso devem estar de acordo com o Plano Diretor desenvolvido.

O Plano Diretor ainda deve conter a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsória, a partir da consideração da existência de infraestrutura e demanda, devendo avaliar os espaços abandonados, dentre eles, galpões e armazéns. Esses espaços podem receber novos usos de interesse urbanístico, como por exemplo, “[...] habitação social, centros culturais, centros comunitários, atividades econômicas

promovidas por organizações e cooperativas populares – de modo a exigir de seus proprietários a utilização prevista.” (BRASIL, 2001, p. 99).

O Plano Diretor deve articular outros processos de planejamento já implementados no município, por exemplo, os “planos de bacia hidrográfica, zoneamento ecológico econômico, planos de preservação do patrimônio cultural, planos de desenvolvimento turístico sustentável, dentre outros” (BRASIL; MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).

O Plano Diretor também deve considerar os procedimentos técnicos diários de planejamento e controle, acompanhando os ciclos de implementação, teste, avaliação e revisão periódica, pois são os ciclos básicos do “[...] planejamento e gestão urbana e territorial, que caracteriza, também, qualquer política pública, inclusive aquelas concernentes ao patrimônio cultural.” (NAKANO, 2012, p. 256). Diante disso, uma das funções primárias dos planos diretores é ler a cidade, sendo necessário:

> Indicar área e/ou elementos de interesse, para que sejam oficialmente protegidos pelo poder Público, em seus diferentes níveis de governo, se houver. Identificar áreas de preservação de patrimônio histórico e cultural, tombadas ou protegidas e as áreas de valor cultural ou simbólico para a comunidade (BRASIL; MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, p. 23).

Além de apontar “o núcleo inicial da cidade, seus marcos de origem, referências históricas e culturais, principais períodos e fatores que determinaram a forma de ocupação” (BRASIL; MINISTÉRIO DA CIDADE, 2004, p. 24). Sendo a cultura encarada como uma fonte de equipamento urbano, podendo ser um dos temas prioritários na definição do Plano Diretor ou ser enfoque junto aos aspectos ambientais, turísticos, econômicos e sociais.

Uma das ações vinculada à cultura seria a viabilidade da transferência do direito de construir, pois está direcionada ao proprietário do imóvel urbano, privado ou públicos, quando houver interesse em preservar às características históricas, ambientais, paisagísticas, sociais ou culturais do imóvel (BRASIL, 2001; SILVA, PASSOS, 2006).

Além da possibilidade dos planos diretores garantirem o desenvolvimento social da cidade, a partir da mudança na prática de expansão horizontal, substituindo-a pela “[...] prática da reabilitação urbana, contribuindo para recuperar o estoque residencial degradado, conservar o patrimônio cultural e melhorar as

condições de vida da população" (BRASIL; MINISTÉRIO DA CIDADE, 2004, p. 53). Esse documento ainda propõe que, nos planos diretores, a noção de patrimônio seja ampliada, não se limitando a cultura erudita e abrangendo grupos e segmentos sociais que se encontram à margem da história e da cultura dominante. Incluem-se, nesse caso, aquelas relacionadas às manifestações populares e a moderna cultura de massa, a partir, por exemplo, de grupos de edificações históricas.

Outra possibilidade de preservação do patrimônio cultural ocorreria a partir da delimitação de perímetros de Patrimônio Cultural Edificado, Áreas de Interesse Paisagístico e Ambiental ou, até mesmo, Zona Especial de Interesse Histórico-cultural nos planos diretores (CYMBALISTA; SANTORO, 2009). Sendo que essas delimitações auxiliariam na preservação do patrimônio cultural urbano, pois impediria a perda de locais importantes para a cultura das comunidades por causa da urbanização desordenada, a deterioração de edifícios com importância histórica ou intervenções inadequadas, podendo ser aplicada aos vestígios ferroviários das cidades, por exemplo.

Assim, na terceira parte do capítulo, analisaremos de forma prática a aplicação das políticas de preservação no objeto de estudo, considerando os processos de tombamento da estação ferroviária de Mairinque, os planos diretores municipais e as propostas de restauração. Essas ações poderiam incluir as diretrizes relacionadas à preservação, citadas nas cartas patrimoniais internacionais e na legislação brasileira.

2.3 Diretrizes vinculadas à preservação do patrimônio cultural de Mairinque

2.3.1 Processo de tombamento da estação ferroviária de Mairinque pelo CONDEPHAAT

Em 1986, a estação ferroviária de Mairinque, já de propriedade da FEPASA, foi tombada pelo CONDEPHAAT (processo nº 24383/86), que promove a proteção dos bens paulistas em nível estadual. Os atributos que permitiram o tombamento histórico-arquitetônico desse imóvel foram elencados a partir do seu pioneirismo no uso de estrutura em concreto armado. Sendo considerado também pioneiro da arquitetura moderna no estado de São Paulo e uma das produções mais significativas do arquiteto Victor Dubugras. Além do fato da FEPASA ter anunciado

que faria amplas reformas na estrutura do prédio para o seu desenvolvimento no ano de 1984 (CONDEPHAAT, 1986).

Durante o processo, outros bens da antiga EFS foram cogitados ao tombamento, dentre eles, as oficinas de reparação e de manutenção, por serem essenciais ao funcionamento da ferrovia e estarem intimamente ligadas ao crescimento da vila, representando uma importante fase histórica. Porém, apenas a estação foi tombada, principalmente por seu prestigioso estilo arquitetônico inovador.

O processo foi iniciado a partir de um ofício da Câmara Municipal de Mairinque à Secretaria de Estado da Cultura, enviado ao Senhor Governador do Estado em 1983. O ofício pedia o tombamento, “considerando o valor histórico e cultural da Estação da Fepasa em Mairinque, pois foi a 1ª obra de concreto armado do país.” (CONDEPHAAT, 1986, fl. 03).

Em março de 1984, Silvia Ferreira Santos Woff, arquiteta do CONDEPHAAT, respondeu à Secretaria de Estado da Cultura sobre o Requerimento 116/84, afirmando que o órgão se solidarizava na intenção de preservar a estação ferroviária de Mairinque. Solicitando, portanto, a documentação necessária à abertura do Guichê de tombamento, além dos planos de reforma da FEPASA para o edifício, que deveriam preservar a unidade arquitetônica e necessitavam de acompanhamento do CONDEPHAAT.

A FEPASA respondeu ao Diretor Técnico Substituto da Secretaria de Estado da Cultura, Marcos José Carrilho, sobre quais intervenções estavam previstas na estação, dentre elas, reparação geral dos banheiros, troca de todo o revestimento e pintura geral.

Em 1984, Bernardo José Castello Branco, chefe de projetos da Secretária de Estado da Cultura, pediu ao arquiteto Hugo Segawa para continuar os estudos de tombamento. A estação ferroviária de Mairinque era um dos monumentos mais respeitados de São Paulo, por ser considerada obra pioneira no uso de estrutura em concreto armado e construção das mais representativas do arquiteto Victor Dubugras. Assim, tornava-se urgente adotar medidas para o seu tombamento, já que parecia iminente o perigo de sua descaracterização pelas reformas.

O arquiteto Hugo Segawa confirmou a necessidade da imediata abertura do processo de tombamento do prédio pelo CONDEPHAAT, considerando as diversas

manifestações, a importância do imóvel e o fato do presente expediente (SC 314/84), sem origem na Secretária da Cultura, não assegurar proteção legal ao imóvel.

Em 1985, o Conselheiro Jamil Nassil Abib, da Secretária de Estado da Cultura, propôs, devido às particularidades da estação e a eminente possibilidade de descaracterização, que fosse iniciado “[...] o competente processo de tombamento, como forma de assegurar proteção legal ao imóvel, bem como a instrução devida.” (CONDEPHAAT, 1986, fl. 23).

Em 1986, Modesto Souza Barros Carvalhosa, Presidente do CONDEPHAAT, pediu a inclusão da abertura do processo de tombamento da estação de Mairinque, obtendo aprovação unânime do Conselho. Evidenciando que, apesar da troca de requerimentos e ofícios, desde 1983, o processo só foi iniciado efetivamente em 1986.

Em julho de 1986, Mauro Lopes, representando a Prefeitura Municipal de Mairinque, solicitou informações sobre o andamento do processo de tombamento no CONDEPHAAT. A historiadora Celina Kuniyoshi enviou notas para a presidência da Comissão Municipal de Tombamento da Estação FEPASA de Mairinque (formada por membros do próprio município) sobre o andamento do processo. Na documentação, exaltavam-se as qualidades da estação, que deveriam servir de referência significativa para pesquisadores da história e da arquitetura brasileira, devido a sua arquitetura ferroviária característica, seus atributos arquitetônicos e por ser obra de Victor Dubugras.

A historiadora Kuniyoshi esclarecia, com base nos princípios de Pujol (1908), que diferente de outras estações que seguiam a arquitetura nos moldes europeus, a estação de Mairinque tinha equilíbrio e qualidade no plano estético da arquitetura modernista, melhor do que outras obras desse período, que pareciam cópias malfeitas de obras do exterior. Nesse documento, consta a história da companhia EFS, o surgimento do município de Mairinque, seus tempos áureos, devido à ferrovia, os anos de decadência com o fim dessa atividade e seu novo crescimento com a produção de hortaliças e o incentivo fabril. Além de particularidades arquitetônicas da estação descritas por Hugo Segawa, fotos antigas da vila e da estação na década de 1980, quando funcionava sob administração da FEPASA. No documento, Kuniyoshi ressaltava que:

> Como Mayrink sediou até inícios da década de 1930 as Oficinas de Reparação e de Manutenção da Sorocabana, importante função dentro de uma ferrovia ao qual se vinculou o crescimento da 'Vila Mayrink', e como remanescem no pátio de manobras da Estação Ferroviária de Mayrink o conjunto edificado com esse propósito, consideramos pertinente a preservação dessas edificações como documento de uma fase da história da Estrada de Ferro Sorocabana na qual se inseriu a própria história de Mayrink. (CONDEPHAAT, 1986, fl. 75).

Porém, essa consideração sobre as oficinas não foi retomada no processo. E, justamente sobre a valoração isolada da estação, a arquiteta Maria Lucia Pinheiro Ramalho defendia, durante o processo, que a estação deveria ser analisada em três níveis arquitetônicos: arquitetura ferroviária, obra pioneira no panorama da arquitetura brasileira do período e obra de Victor Dubugras.

Assim, em 22 de setembro de 1986, na ata n° 729, o "Egrégio Colegiado por deliberação unânime aprovou o parecer do Conselheiro – Relator Carlos Lemos, favorável ao tombamento do prédio da Estação Ferroviária da FEPASA [...]" (CONDEPHAAT, 1986, fl. 126). De acordo com este documento, como consequência do tombamento, "[...] qualquer intervenção no imóvel em termos de modificação ou reforma deverá ser precedida de autorização do CONDEPHAAT." (CONDEPHAAT, 1986, p. 127). Este documento foi repassado ao Presidente da Comissão de Tombamento da Prefeitura Municipal de Mairinque e ao Delegado titular da Polícia Civil.

Em 28 de outubro de 1986, a partir do Decreto-lei n° 149, de 15 de agosto de 1969, e do Decreto 13. 426, de 16 de março de 1979, o Secretário da Cultura, Jorge da Cunha Lima, determinou três artigos referentes ao tombamento da estação, que foram publicados no dia seguinte, no Diário Oficial do Estado de São Paulo:

> Artigo 1° - Fica tombado como bem cultural de interesse histórico-arquitetônico, o prédio da estação ferroviária da FEPASA, no Município de Mairinque, obra pioneira da arquitetura moderna em nosso Estado, projetada em 1906 pelo arquiteto Victor Dubugras, na qual o concreto armado, por sua utilização como forma estrutural visível e racionalmente dimensionada, serviu como modelo precursor, no desenvolvimento posterior da arquitetura contemporânea em nosso país. Artigo 2° - Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do estado de São Paulo, autorizado a inscrever no Livro do Tombo competente o bem em referência, para os devidos e legais efeitos. Artigo 3° - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação. (CONDEPHAAT, 1986, fl. 140).

Por fim, em 23 de janeiro de 1987, a estação ferroviária de Mairinque foi inscrita no Livro do Tombo Histórico, sob o n° 257, na página 68. Descartou-se, nesse caso, a possibilidade de tombamento de outros bens ferroviários da EFS, por exemplo, as oficinas que foram caracterizadas no processo como responsáveis pelo desenvolvimento da operação ferroviária nessa área.

2.3.1.1 Anexos ao processo de tombamento da estação ferroviária de Mairinque pelo CONDEPHAAT

Nas páginas finais do processo envolvendo a estação ferroviária de Mairinque há uma ressalva sobre o estado de conservação do edifício 12 anos após o tombamento pelo CONDEPHAAT. A iniciativa partiu da 9ª Superintendência Regional (SR) do IPHAN, em 1998, que perante a iminente privatização da FEPASA encaminhou um ofício ao seu Presidente interino, Sr. Silvio Minciotti. Nesse documento, buscava-se conhecer quem seria o responsável, após a incorporação do patrimônio à RFFSA, pelos imóveis protegidos com o tombamento "[...] particularmente a estação de Mayrink, objeto de estudo para tombamento pelo IPHAN." (CONDEPHAAT, 1986, fl. 150).

No documento, havia indagações sobre a existência de um inventário dos bens móveis e imóveis de interesse histórico da empresa FEPASA e de planos para a preservação desses patrimônios, que estavam sob o risco de serem dispersos.

Em 2000, foi enviado ao diretor do CONDEPHAAT, pelo Promotor da Justiça, Marcelo Biazzim, uma solicitação de informações sobre a conservação da estação de Mairinque. E, em resposta, o grupo técnico do CONDEPHAAT enviou algumas medidas de intervenção, nas quais o processo de deterioração seria estancado, afirmando que, caso o imóvel continuasse desocupado, estaria sujeito a danos provenientes da falta de manutenção.

Os técnicos alertaram que, no futuro, se houvesse um projeto de restauro e reutilização, visto que o uso original da estação ferroviária estava descartado, algumas diretrizes básicas deveriam ser observadas para garantia da sua preservação integral. Dentre as diretrizes, podemos destacar: laudo para identificação de comprometimento estrutural no edifício; retorno ao desenho original com a eliminação de paredes e a recomposição dos fechamentos (portas e bilheterias); remoção da rede aérea de eletrificação da linha férrea; revisão da rede

elétrica e de telefonia; e possível remoção do muro feito de placas de concreto ao longo da Av. Matheus Maylasky e de dois galpões situados na zona fronteira entre a ferrovia e a cidade. Para o grupo técnico, com a remoção dos muros:

> [...] uma extensa área ficaria disponível ao usufruto dos moradores permitindo a visibilidade do bem tombado a partir da Vila e vice-versa, a reintegração da área de transição entre a ferrovia e a Vila Mayrink loteada pela Estrada de Ferro Sorocabana e que deu origem à cidade e, finalmente, a recuperação da intimidade arquitetônica estação-cidade. (CONDEPHAAT, 1986, fl. 159).

Em seguida, foram apresentadas algumas fotos (vide figura 28) tiradas pelo arquiteto Roberto Leme Ferreira, durante a visita dos técnicos à Mairinque, com ênfase nos imóveis construídos pela EFS no início do século XX, por exemplo, a estação, as oficinas e o conjunto de casas da antiga vila.

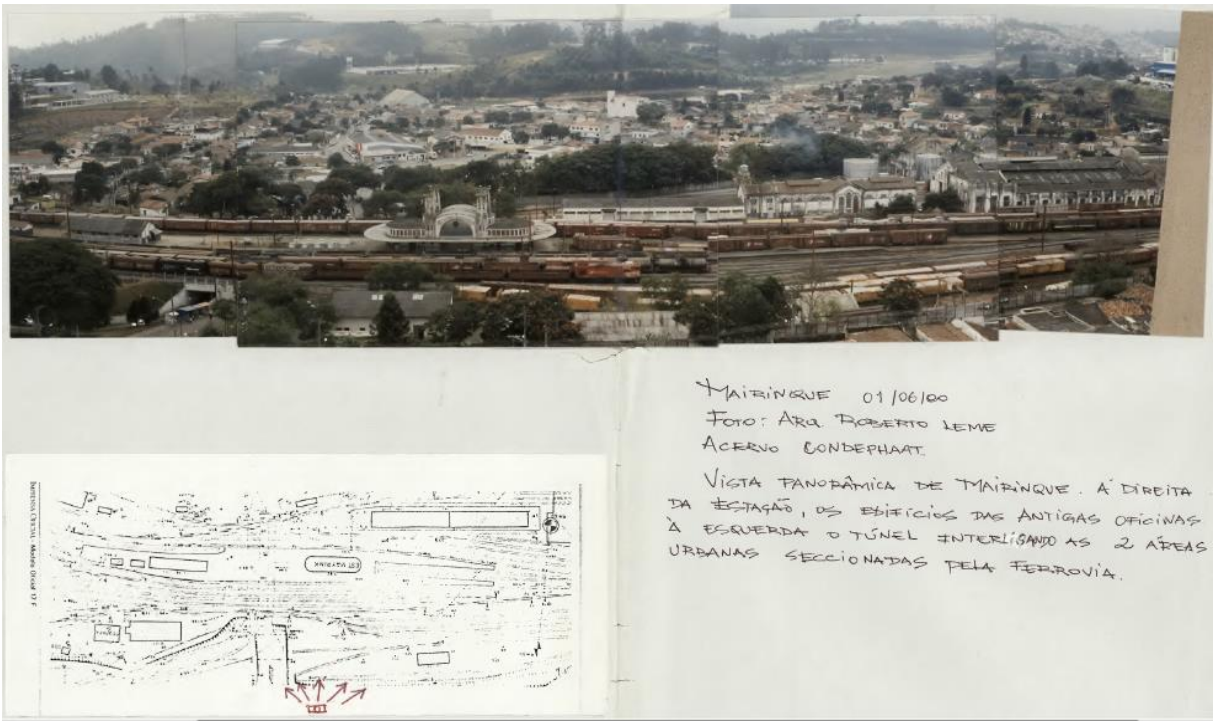


Figura 28: vista panorâmica de Mairinque, à direita da estação, os edifícios das antigas oficinas e à esquerda, o túnel interligando as 2 áreas urbanas seccionadas pela ferrovia (2000). **Fonte:** foto de Roberto Leme Ferreira, que compõe o processo de tombamento n° 2438 3/86 disponível no CONDEPHAAT

Com relação à estação, o arquiteto Marcus V.O. de Genaro fotografou detalhes da infiltração junto ao condutor, a poluição visual, a precariedade das instalações elétricas aéreas na laje de cobertura do pavimento inferior do antigo bar, a substituição dos vidros originais nos torrões e a improvisação da fiação aparente.

No dia 02 de junho de 2001, foram emitidos autos pelos técnicos do CONDEPHAAT, que vistoriaram o bem e questionaram sobre o destino do conjunto

residencial pertencente à FEPASA, que posteriormente seria liquidada e teria as casas vendidas, reforçando assim, a importância de se pensar na preservação do conjunto.

A arquiteta Sueli de Bem e a historiadora Celina Kuniyoshi responderam a esses questionamentos afirmando que o entorno residencial, que ficava próximo à estação, não recebia proteção legal, pois o tombamento configurava uma área envoltória circular com raio de 300 metros, delineada a partir do edifício tombado. Logo, só parte da vila, contida no interior do perímetro definido, era protegida pelo Decreto estadual 13.426, de 16 de março de 1979, artigo 137 e não havia registro de solicitação de tombamento ou intervenções nessa área, apenas um processo (nº 40.024/2000) referente à própria estação.

As autoras do referido documento ressaltavam que, no caso de Mairinque, o instrumento legal era ineficiente, pois não favorecia a compreensão do conjunto construído e não permitia oposições relativas à venda ou licitação dos "imóveis residenciais." Apontando a importância de todo o conjunto ferroviário da cidade, que garantia singularidade na forma de ocupação, na ligação dos trechos urbanos e no seu desenvolvimento perante os negócios ferroviários no Estado de São Paulo. A arquiteta e a historiadora defendiam que:

> [...] a área ocupada pela vila revela-se sobre um desenho de quadras e arruamentos mais amplo e este instrumento legal, único incidente em caso de preservação daquela área, não se aplicaria de modo adequado e eficaz, por restringir-se à porção fragmentada que não favorece a compreensão do conjunto construído. Portanto, até o momento, nada há que efetivamente se oponha a encaminhamentos relativos à venda e licitações dos "imóveis residenciais", ora focalizados.
> Entretanto, a consulta formulada retorna reflexões sobre o valor cultural representado pelo equipamento ferroviário na cidade de Mairinque, cuja singularidade esta impressa também na forma de ocupação dos terrenos para assentamento do edifício da estação, na cisão e ligação dos trechos urbanos promovidos simultaneamente pelos trilhos, na conformação da vila ferroviária ladeando a estação, todos juntos formando importante conjunto urbano de significativa representatividade no processo histórico de formação territorial daquela área e do desenvolvimento propiciado pelos negócios ferroviários no Estado de São Paulo.
> [...]
> Considerando, portanto, os valores próprios do conjunto urbano assim constituído, sugerimos prosseguimento do assunto consultando a cidade de Mairinque sobre a possibilidade de realização de um tombamento municipal da vila ferroviária ou sobre eventual recurso local que, num modo de extensão da proteção existente advinda do tombamento da estação e da

> delimitação de sua área envoltória, seja capaz de contribuir ou promover a preservação de qualidades que lhes são fundamentais. (CONDEPHAAT, 1986, fl. 217 e 218).

Assim, o processo de tombamento, mesmo sem uma conclusão definitiva sobre o conjunto, deixou evidente o receio dos envolvidos com o destino dos demais edifícios de propriedade da antiga companhia EFS, dentre eles, as oficinas e o conjunto residencial. Além da preocupação com relação à estação, que sofria consideravelmente com problemas de conservação, mesmo depois de sua proteção legal ser efetivada. Isso ocorreu e ficou evidente, durante a segunda parte do processo, devido à falta de uso efetivo da estação e aos problemas decorrentes da falta de manutenção.

3.3.2 Processo de tombamento da estação ferroviária de Mayrink pelo IPHAN

Em 1998, o IPHAN, que protege os bens em nível nacional, iniciou o processo de tombamento da estação ferroviária de Mayrink (processo n°1434-T-98), perante a eminente falta de manutenção do imóvel, desde a privatização da FEPASA, o que piorou o seu estado de conservação, constatado a partir da visita *in loco* realizada pelo próprio Instituto (CONDEPHAAT, 1986).

O processo do IPHAN foi finalizado em 2004, com o tombamento definitivo da estação, a delimitação do seu entorno e inscrição no livro de Tombo das Belas Artes, sob a justificativa, segundo Nestor Goulart Reis (conselheiro do IPHAN na época), do imóvel ajudar a entender o pensamento dos modernistas, sendo considerado uma ferramenta da cultura nacional (ESTADÃO, 2002).

O referido processo teve inicio em 1998, quando a Coordenadora Regional do IPHAN, Cecília Rodrigues dos Santos, encaminhou o pedido de tombamento a Chefe da Divisão de Proteção Legal, Arquiteta. G. Barroso, para conhecimento e providências cabíveis:

> Com base nos estudos já efetuados, e nos dados levantados durante a ação de trabalho da 9ª CR “Inventário da Arquitetura Moderna”, vimos solicitar a abertura do processo de tombamento pelo IPHAN da Estação de Mayrink, imóvel localizado no município de Mairinque/SP de propriedade da FEPASA.
> Trata-se de uma “estação ilha”, situada entre dois conjuntos de trilhos, construída pela companhia Estrada de Ferro Sorocabana em 1906, segundo projeto do arquiteto argentino Victor Dubugras.
> Notável pelas suas características arquitetônicas e construtivas, a estação destaca-se como um dos primeiros edifícios de concreto

> armado do país, com um agenciamento espacial na época como modelo para outras estações. (IPHAN, 1998, fl. 05).

A ação promovida pelo próprio órgão, também foi motivada pela eminente privatização da FEPASA, no final da década de 1990. A Coordenadora afirmava que existia a preocupação com a destinação e dispersão dos imóveis, sem a realização de "[...] avaliação e inventário prévios, mapeando sua importância cultural e oferecendo subsídios históricos e artísticos a uma política de disponibilização e preservação." (IPHAN, 1998, fl. 05).

Essa medida deveria ser executada, de acordo com a Coordenadora, "reconhecendo que o conjunto de bens construídos e acumulados pela ferroviária, assim como a sua memória depositada nos arquivos, representam referência fundamental à identidade paulista e sua história." (IPHAN, 1998, fl. 05). Buscava-se, assim, reverter a preocupante imagem de abandono dos bens vinculados à FEPASA que foram tombados, por exemplo, a estação Guanabara.

Junto ao processo, está uma lista de recomendações básicas para instrução de processos de tombamento vinculados ao IPHAN, que já associavam a importância do entorno e do estudo aprofundado sobre a história dos bens. Uma das instruções aponta que os processos de tombamento realizados pelas Coordenações Regionais, tratados no Artigo 4º da Portaria nº 11, de 11 de setembro de 1986, deveriam ser precedidos de pareceres técnicos elaborados com base em estudo aprofundados sobre o bem. Outra instrução delimitava uma poligonal de entorno, caso o terreno e seus componentes possuíssem méritos individuais ou em conjunto para integrarem o tombamento proposto. Caso contrário, seriam "[...] excluídos de modo explícito da área tombada, ficando sujeitos a condições específicas de proteção à ambiência e visibilidade do bem." (IPHAN, 1998, fl. 27).

Em 1999, o Historiador Adler Homero Fonseca de Castro apresentou o laudo de vistoria 11/99, de 12 de maio daquele ano, referente à "Estação Ferroviária de Mayrink". No laudo destacava que a vistoria não se limitou a examinar apenas a estação, pois a 9ª SR do IPHAN já havia indicado um "interesse na preservação do conjunto do complexo ferroviário da Sorocabana de Mayrink, inclusive os remanescentes da vila ferroviária, que teria dado origem a cidade e ao município." (IPHAN, 1998, fl. 29).

Dessa maneira, foi realizada uma inspeção na cidade, priorizando os quarteirões mais próximos à estação, pois foram classificados, aparentemente,

como os mais íntegros associados à atividade ferroviária. Porém, para o historiador, por causa da limitação de tempo, não houve oportunidade de estudar profundamente as oficinas e o armazém existentes no local, ou seja, a parte funcional da estação.

No laudo, comentou-se sobre a limitação inerente à formação profissional do abaixo assinado, que não permitiu uma avaliação conclusiva de diversos aspectos dos bens. Para o historiador, “o estudo de complexos urbanos não é da área de competência do abaixo assinado, sendo o presente caso apenas o segundo deste tipo observado pelo mesmo.” (IPHAN, 1998, fl. 29).

Outra limitação era o fato de “não haver documentos anteriores, mesmo de outros setores [...] referindo-se a vistoria em conjuntos urbanos, que, necessariamente, deve seguir procedimentos diferenciados dos de um bem imóvel.” (IPHAN, 1998, fl. 29). Essa era a situação de Mairinque que, de acordo com o historiador, era composta por uma vila ferroviária com mais de cem casas, prédios utilitários e comunais, que impossibillitaram um trabalho de inspeção de cada construção. Além disso, indicou-se que o laudo não era conclusivo “[...] pois não foi possível percorrer todo os imóveis a serem abrangidos pelo estudo de tombamento.” (IPHAN, 1998, fl. 30).

Quanto ao estado de conservação da estação, o historiador relatou que a parte estrutural apresentava problemas decorrentes do desgaste natural pelas intempéries e manutenção inadequada, havendo infiltrações, “emparedamento”, substituição dos vitrais e relógios na plataforma, oxidação da estrutura, numerosa e volumosa fiação aérea e descolamento de pintura, porém que não comprometiam a existência do prédio.

Com relação ao entorno imediato, o historiador informou que este se apresentava “[...] bem preservado, com edificações de volumetria apropriada a compreensão do mesmo.” (IPHAN, 1998, fl. 31). Sinalizando o problema dos vagões estacionados ao redor da estação, que prejudicavam a sua visualização, mas que por serem móveis poderiam ser removidos, além da fiação elétrica em excesso, que poderia ser trocada por elementos subterrâneos. Porém, para o próprio historiador, era necessário “[...] apontar, contudo, que mesmos os postes e fiação existentes, são ligados à atividade ferroviária, não comprometendo de forma irremediável a compreensão do bem.” (IPHAN, 1998, fl. 31).

Quanto à integridade da área urbana, o historiador fez um levantamento sobre a formação ferroviária pertencente à EFS que, posteriormente, foi associada à FEPASA, sendo que nas residências era possível observar as placas de propriedade dessa empresa. O historiador não identificou problemas de expansões não autorizadas (irregulares ou não) na cidade, observando apenas um processo de adensamento de ocupação da área, com a existência de poucos edifícios com gabaritos (dois ou três pavimentos) superiores ao padrão da FEPASA, que eram de um pavimento, existindo somente um edifício com 14 pavimentos situado na Rua Júlio Prestes de Albuquerque.

Referente à formação urbana, o historiador identificou edificações ligadas à atividade ferroviária com origens distintas, por exemplo, as casas de madeira que não seguiam o padrão da companhia EFS, indicando que seriam do período de funcionamento original da Ituana, antes da construção da estação da Sorocabana.[39] Também foram identificados, pelo historiador, os prédios funcionais da ferrovia, formados pela estação, armazéns, oficinas, residências e casa do engenheiro, que se apresentavam razoavelmente conservados, na medida em que os prédios foram mantidos em uso. “O fato de serem de diferentes épocas, algumas bem recentes, mostra a expansão das necessidades operacionais da estação.” (IPHAN, 1998, fl. 32) (vide figura 29).

[39] Entretanto, nas pesquisas documentais realizadas nos mapas da RFFSA, referentes ao primeiro capítulo, não foram identificadas informações alusivas às residências de madeira, sendo que a ocupação urbana se limitava as duas primeiras sequências de quadras na área sul da estação, conforme visualizado nos mapas apresentados na descrição histórica de Mairinque.

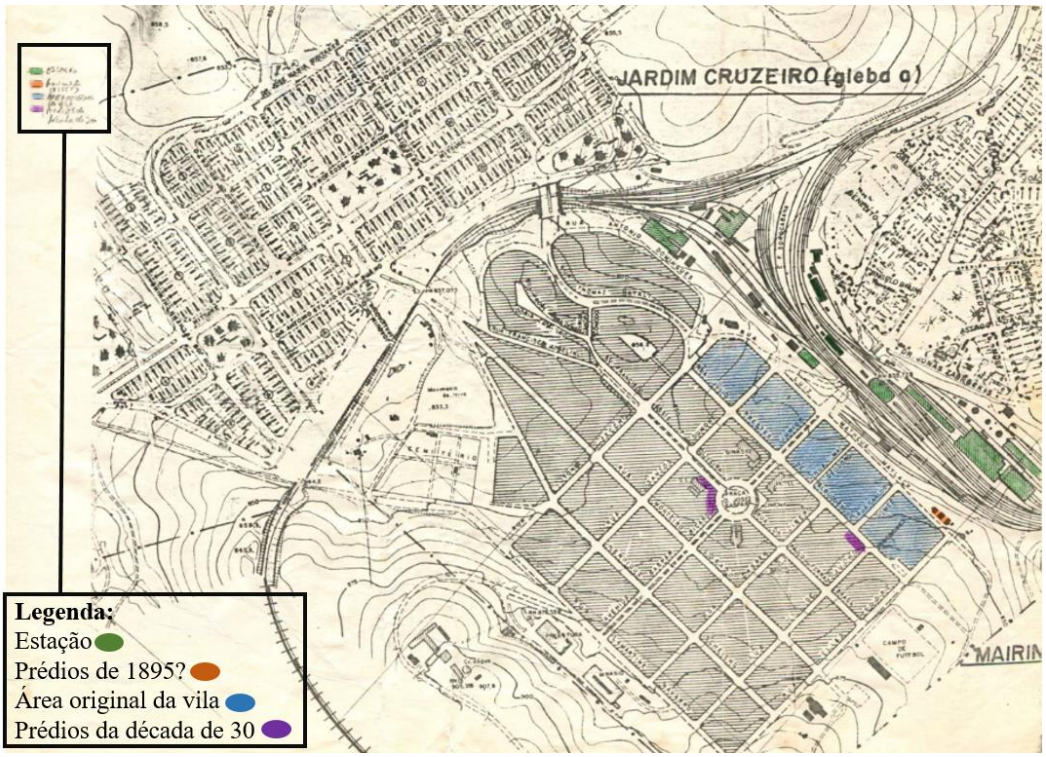


Figura 29: mapa com a localização dos imóveis identificados pelo historiador Adler Homero Fonseca de Castro, durante a vistoria ao conjunto ferroviário de Mairinque no processo de tombamento pelo IPHAN (2002). **Fonte:** planta que compõe o processo de tombamento nº 1434-T-98 disponível no IPHAN

Para o historiador, a área mais densamente ocupada com edificações padronizadas era aquela composta pelos quarteirões da Rua Luiz Matheus Maylasky e Rua Júlio Prestes de Albuquerque, onde se observou setores mais conservados. Além disso, o historiador destacava que, "[...] apesar das edificações serem de diferentes épocas, o gabarito se manteve mais ou menos coerente com a área da vila ferroviária, não a prejudicando." (IPHAN, 1998, fl. 32). E concluiu que, tanto a estação, quanto as residências, mesmo apresentando maiores níveis de intervenções, com a construção de novos edifícios, não levavam a crer que a sua preservação estivesse em risco a longo, curto e médio prazo.

Em 2001, o chefe do Escritório Regional da Malha Paulista enviou um oficiou ao Superintendente Regional, Arquiteto Roberto Saruê, consultando-o sobre o possível interesse do IPHAN à Concorrência Pública, relacionada a Estação de Mairinque da ex-FEPASA. Havendo indagações, nesse mesmo documento, do técnico Carlos Gutierrez Cerqueira, sobre a situação do conjunto arquitetônico (particularmente dos imóveis residenciais), de valor histórico nacional, sobre o qual não foram localizadas informações nos arquivos da 9ª SR do IPHAN. O conjunto foi

citado como um exemplo importante de patrimônio, indo além de uma política de preservação que respondesse a cada caso isoladamente.

Em 30 de maio de 2001, foi enviado um ofício por Walter Claudius Rothenburg, procurador da República em São Paulo, ao Superintendente Regional do IPHAN, Roberto Saruê, explicando que:

> A RFFSA (Rede Ferroviária Federa S/A) informou-me, por meio da Carta N° 223/LIQ/2001 (datada de 28 de maio último), que os imóveis residenciais integrantes do conjunto ferroviário de Mairinque, que pertenciam à FEPASA (Ferrovia Paulista S/A) e foram transferidos à RFFSA – sendo muitos deles regularmente ocupados por inquilinos – serão vendidos em licitação, prevista para ocorrer em dezembro próximo:
> Afirmou a RFFSA, ainda, que desconhece qualquer tombamento, municipal, estadual ou federal, dos imóveis em referência, pelo que indago a esse valoroso Instituto qual a situação do conjunto arquitetônico (particularmente dos imóveis residenciais) em questão, sob o prisma do voto histórico nacional. (IPHAN, 1998, s.n.).

Porém, nos arquivos do processo não foram encontradas respostas a essa indagação. Já em 2002, o historiador Adler Homero Fonseca de Castro enviou ao Coordenador técnico de Proteção, Arquiteto José Leme Galvão Júnior, informações sobre o processo. O referido material era composto por plantas e fotos do laudo de vistoria e considerado parcialmente instruído, faltando o pronunciamento da 9ª SR (parecer). O historiador ressaltou que, em reunião com a SR, foi decidido realizar uma "[...] expansão do objeto de estudo, para englobar não somente a Estação, mas também o conjunto de casas funcionais (vila operária) que fica no entorno da estação, ficando a SR de elaborar um levantamento básico [...] do mesmo." (IPHAN, 1998, fl. 56).

Em 2002, Luiz Portugal Albuquerque, Chefe da Divisão Técnica da 9ª SR, enviou um e-mail interno tratando das pesquisas que seriam realizadas em Mairinque, no qual estabeleceu que o entorno seria analisado pelo arquiteto Marcos José Carrilho. O Chefe da Divisão Técnica destacava que a cidade foi planejada e construída junto com a ferrovia, possuindo uma conformação específica, muito interessante, pois era um belo local, com arquitetura especialíssima e merecia ser tombada pelo IPHAN.

Em 2002, nas notas sobre a Estação Ferroviária de Mairinque, a Arquiteta da 9ª SR, Cláudia Maria Girão Barroso, relatou que a vila ferroviária era formada por

uma série de casas, em geral, de uma porta e duas janelas, onde residiam os funcionários da antiga estação da Sorocabana (vide figura 30).

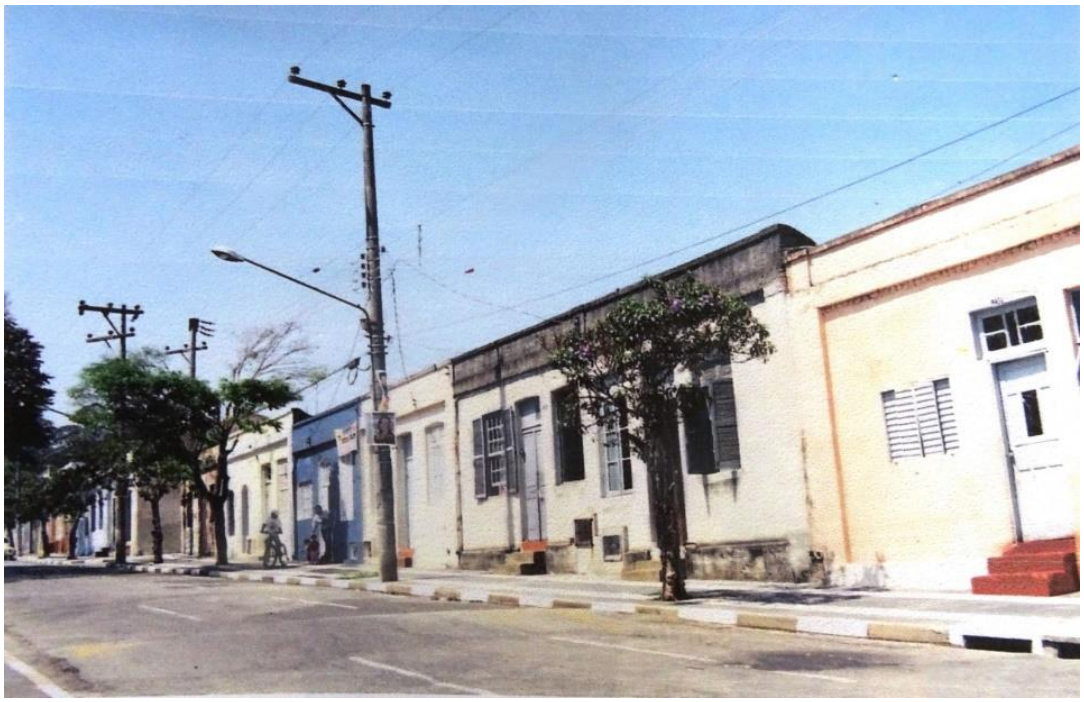


Figura 30: conjunto residencial histórico referente à origem ferroviária de Mairinque (2002). **Fonte:** foto de Anita Hirschbruch que compõe o processo de tombamento nº 1434-T-98 disponível no IPHAN

De acordo com a arquiteta, a parte funcional servia como depósito de vagões, no qual a atividade ferroviária remanescente se resumia ao transporte de cargas. Enquanto a estação de Mairinque impressionava como obra arquitetônica, mesmo com a necessidade de algumas medidas de recuperação, sobre a qual indicava que:

> A Estação foi objeto de tombamento (Condephaat, Resolução nº 46, 28.10.1986, D.O. de 29.10.1986) e parece revestir-se das características de excepcionalidade que permitem considera-la patrimônio artístico valioso para o país. Recomenda-se, portanto, o tombamento federal do prédio da **Estação Ferroviária de Mairinque**, com inscrição no Livro das Belas Artes.
> Seria recomendável indicar-se, como medida, complementar de proteção, uma área de entorno que incluísse, a priori, as linhas férreas que acompanham a estação, as oficinas e demais construções ferroviárias contíguas, bem como a área do antigo jardim (onde hoje se situa o Armazém da FEPASA) e a antiga vila ferroviária. Mas convém estudar mais detidamente o entorno e sua evolução ao longo do tempo antes de se formalizar um polígono e sugerir critérios para disciplinar futuras intervenções. (IPHAN, 1998, fl. 66).

O Arquiteto da 9ª SR, Marcos José Carrilho, que fez um breve levantamento histórico da vila, constatou que a estação de Mairinque constituiu um episódio excepcional, pelo menos sob três aspectos: “é uma estação de tipologia particular,

estação-ilha que interliga duas ferrovias, é um edifício inovador sob o ponto de vista técnico e, finalmente, é uma obra de arquitetura moderna." (IPHAN, 1998, fl. 72). Para o arquiteto, a companhia criou uma vila ferroviária que atenderia a necessidade de acomodação para o contingente de trabalhadores, surgindo assim um bairro inteiramente planejado, com imóveis indissociáveis, cuja importância deveria ser "examinada no contexto do desenvolvimento ferroviário do Estado de São Paulo. A estação, no entanto, dadas suas características arquitetônicas, pode ser objeto de consideração isolada." (IPHAN, 1998, fl. 72). E essa consideração derivava do seu pioneirismo arquitetônico.

Em 2002, o Coordenador de Proteção, José Leme Galvão Junior, encaminhou o processo em epígrafe, com a instrução técnica completa para o Diretor do Departamento de Proteção (DEPROT), Roberto de Hollanda, no qual enfatizava que o objeto de interesse para o tombamento era claro: a estação ferroviária de Mairinque do arquiteto Victor Dubugras. Para ele, os demais componentes, edificações e espaços públicos, necessários ao contexto histórico e morfológico, deveriam ter sua proteção definida em consequência do tombamento da estação, na qualidade de entorno.

Nesse mesmo ano, o Coordenador de proteção enviou para o Diretor do DEPROT as informações complementares sobre a área do entorno da Estação de Mayrink, a partir de um polígono formado pela Rua Luiz Matheus Maylasky, com percurso da Rua Elias Sodré até a rua Dr. Jonas Zabrocks, percorrendo por esta até encontrar o eixo da Rua T. Zecchi e seguindo, por fim, até a Rua Luiz Matheus Maylasky, fechando o perímetro.[40] "Os bens inclusos na área compreendida nos limites dessa poligonal ficam sujeitos às normas de intervenção a serem definidas pelo IPHAN." (IPHAN, 1998, fl. 83).

Ainda nesse ano, a Procuradora Chefe/IPHAN, Sista Souza dos Santos, encaminhou o parecer ao Senhor Presidente do Instituto, Dr. Carlos Henrique Heck, no qual defendia que a proposta, com relação à estação, estava suficientemente instruída. Porém, sobre o entorno, declarava que deveriam ser desenvolvidos

[40] Em 2002, foi enviado um e-mail interno ao IPHAN, reafirmando que o tombamento seria unicamente destinado à estação, enquanto os demais edifícios estariam contidos no entorno. Em outro documento, desse mesmo ano, existia um questionamento sobre o mapa que determinava o polígono de entorno, pois este era antigo e estava interrompido em um dos trechos, podendo ser uma rua ou qualquer outro limite, existente ou arbitrário, o que não deixava claro as suas delimitações. Porém, esse é o único mapa com o polígono de entorno disponibilizado pelo processo de tombamento.

estudos voltados à fixação dos critérios para as intervenções. Esses serviriam de norteadores para proprietários, pessoas interessadas e poder público vinculados ao imóvel tombado e aos situados em sua vizinhança. E, sobre a estação, a Procuradora indicava a sua inscrição no Livro de Tombo das Belas Artes, sendo o valor histórico referenciando, mas não suficientemente demonstrado, assim, o valor da estação e a aprovação da polígononal de entorno poderiam ser melhor pontuados pelo Egrégio Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural.

Dessa forma, o Presidente Carlos Henrique Heck encaminhou ao prefeito Municipal de Mairinque, Dr. Antônio Alexandre Gemente, informações referentes à estação ferroviária, nas quais ressaltava que o imóvel estava sob jurisdição do tombamento provisório, conforme disposto nos Artigos 5º e 10º do Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. O presidente também informou a delimitação do entorno, a partir do bem objeto de tutela, sendo que era de responsabilidade do município de Mairinque expedir licenças de obras, construções e demolições. Além da necessidade de manifestação e aprovação prévia, por parte da 9ª SR e pela Superintendente, Dra. Tâmara Roman, dos projetos que fossem licenciados na área de entorno ou mesmo no próprio bem tutelado.

Em 2002, o Prefeito de Mairinque declarou que a estação ferroviária havia sido adquirida da RFFSA pela Prefeitura Municipal, conforme autorização contida na Lei nº 2365/01, de 22 de junho de 2001, integrando o bem imóvel ao patrimônio local (vide documento em anexo).

Já no parecer sobre o pedido de tombamento da estação, o Conselheiro Nestor Goulart Reis Filho enfatizou que o imóvel possuía relevância histórica, por ser ramal de integração das duas ferrovias paulistas, Estrada de Ferro Sorocabana e Estrada de Ferro Ituana. Porém, tinha maior destaque no valor artístico, sendo o primeiro edifício proto-moderno construído no Brasil e, provavelmente, na América Latina. O conselheiro manifestou-se pelo excepcional valor artístico e histórico da estação, propondo que fosse inscrita no livro de Tombo das Belas Artes.

Dessa forma, em 17 de março de 2003, a Presidente do IPHAN, Maria Elisa Costa, certificou que “o Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, na sua 37ª reunião realizada em 21 de novembro de 2002, decidiu por [...] recomendar o tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink.” (IPHAN, 1998, fl. 98).

Durante a reunião, houve questionamentos sobre os aspectos construtivos do cimento armado, do qual a estação poderia ser pioneira. Por fim, na conclusão dos debates, o Presidente Carlos Henrique Heck colocou em votação a proposta de tombamento contida no Processo n° 1434-T-98, "[...] aprovada por unanimidade, ficando tombada a Estação Ferroviária de Mayrink, e aprovada a delimitação do seu entorno." (IPHAN, 1998, fl. 141). Em 26 de maio de 2004, pela portaria nº 130, o Ministro da Cultura, João Luiz Silva Ferreira, homologou o tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink, que foi publicada no Diário Oficial da União.[41]

Em 2009, a Chefe do Arquivo/IPHAN, Francisca Helena Barbosa Lima, assinou um documento apontando que "em atendimento à determinação do Senhor Presidente do IPHAN o bem denominado 'Estação Ferroviária de Mayrink, Município de Mairinque, Estado de São Paulo' foi inscrito nos livros do tombo do patrimônio." (IPHAN, 1998, fl. 155). A inscrição foi realizada no volume dois do Livro do Tombo das Belas Artes, instituído pelo Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, nas folhas 55 e 56, sob o número de inscrição 625.

No documento, a estação foi descrita como "imóvel composto de plataforma de embarque e desembarque, acessos e edificações em dois pavimentos, térreo e superior, com estrutura em concreto e aço, vedações em alvenaria de tijolos." (IPHAN, 1998, fl. 156). Enquanto a área total de tombamento era compreendida pelo início da plataforma à sudeste, até a edificação de madeira (exclusive) à noroeste. Dentre outras informações estava que: o proprietário do imóvel era o Município de Mairinque; o caráter do tombamento era Ex-officio; a data da inscrição foi definida em 08 de julho de 2004; a delimitação da área de entorno encontrava-se descrita na folha 83 dos autos do processo (IPHAN, 1998).

Dessa forma, o Presidente do IPHAN, Luiz Fernando de Almeida, assinou a minuta de aviso de tombamento definitivo, que foi publicada no Diário Oficial da União em 07 de julho de 2011:

[41] Portaria nº 130, de 26 de maio de 2004. "O Ministro de Estado da Cultura, Interino, no uso das atribuições legais que lhe confere a Lei nº 6.292, de 15 de dezembro de 1975, e tendo em vista a manifestação do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, na sua 37ª reunião realizada em 21 de novembro de 2002, resolve: I - Homologar para os efeitos do Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, o tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink, situada na Rua Doutor Gaspar Ricardo Júnior s/nº, no Município de Mairinque, Estado de São Paulo, em conformidade com a descrição de fls. 088, do Processo nº 1.434-T-98. II - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação." (BRASIL, 2004).

> O INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN dirige-se a todos os interessados para lhes comunicar que ocorreu o tombamento definitivo da Estação Ferroviária de Mayrink, situada na Rua Dr. Gaspar Ricardo Junior s/nº, no Município de Mairinque, Estado de São Paulo, por meio do Processo nº 1434-T-98 (Processo nº 01450.004839/2004-13), o qual foi inscrito no Livro do Tombo das Belas Artes. Amparo legal do tombamento: Art. 216, da Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988; Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937; Portaria nº 11, de 11 de setembro de 1986; Lei nº 6292, de 15 de dezembro de 1975; Lei nº 8029, de 12 de abril de 1990; Lei nº 8113, de 12 de dezembro de 1990; Decreto nº 6844, de 7 de maio de 2009; Lei nº 9784, de 29 de janeiro de 1999. (IPHAN, 1998, fl. 159).

Em 2011, um documento com a informação sobre o tombamento definitivo da Estação Ferroviária de Mayrink foi enviado, por Luiz Fernando de Almeida, à Superintendente Estadual do IPHAN em São Paulo, Anna Beatriz Ayroza Galvão. O mesmo documento foi encaminhado pela Presidente Substituta, Maria Emília Nascimento Santos, à Superintendente da Secretaria do Patrimônio da União em São Paulo, Evangelina Almeida Pinho. Destacava-se a necessidade de manifestação da "[...] Superintendência Estadual do IPHAN [...] para o processo de licenciamento envolvendo tanto o bem tombado como aquele (s) situado (s) em sua área de entorno." (IPHAN, 1998, fl. 161). O documento ainda foi encaminhado para o governador do Estado de São Paulo, Geraldo Alckmin, e para o Prefeito do Município de Mairinque, Dennys Veneri.

Por fim, em 2011, a Coordenadora Substituta da Coordenação - Geral de Pesquisa e Documentação do Departamento de Articulação e Fomento (COPEDOC/ DAF) do IPHAN/RJ, Juliana Ferreira Sorgine, encaminhou o referido processo a Hilário Figueiredo Pereira Filho, Chefe do Arquivo Central do IPHAN, na Seção Rio de Janeiro, para as providências cabíveis à sua guarda e disponibilidade à consulta, promovendo a finalização e o arquivamento do processo.

2.3.3 Planos Diretores de Mairinque

No decorrer da sua história, Mairinque teve dois planos diretores aprovados, um em 1992 e outro em 2006, que são importantes por fazerem menções diretas e indiretas ao patrimônio cultural, ao patrimônio ferroviário local e sua preservação.

O primeiro Plano Diretor de Mairinque, de 1992, foi aprovado a partir da lei nº 1725, que dispõe sobre o desenvolvimento do município, no qual foi realizada uma

série de levantamentos de ordem econômica, social, cultural, educacional, ambiental, entre outras. No plano, por exemplo, foi destacada a situação de vulnerabilidade que se encontrava o município por ser quase que exclusivamente dependente do setor industrial, considerando a principal empresa Companhia Brasileira de Alumínio (CBA) que se encontrava no distrito de Alumínio.

Com a independência do distrito de Alumínio, ainda na década de 1990, Mairinque sofreu uma queda na população economicamente ativa. O plano então propôs a ampliação da base econômica de Mairinque voltada a outras áreas, dentre elas, a de serviços e lazer, com a oferta de chácaras para finais de semana, por exemplo. Outras iniciativas seriam nas áreas culturais, sobre as quais o plano deixava claro que:

> O forte peso do setor do transporte ferroviário na fixação e conformação do núcleo de Mairinque pode, também, ser associado a essas inovações. A cidade conta com uma estação ferroviária de grande significado arquitetônico, já objeto de tombamento, e que poderia ser aproveitado em eventos culturais ligados ao papel desbravador e fixador de assentamento desempenhado pela ferrovia. Iniciativas similares embrionárias, como a de Paranapiacaba, ou em áreas menos significativas do ponto de vista ferroviário, como Atibaia, parecem demonstrar a existência de um potencial amplo a ser desfrutado no campo do turismo ferroviário, para o qual Mairinque aparece como largamente qualificado. (MAIRINQUE, 1992, p. 13 e 14).

A ferrovia também aparece, nesse Plano Diretor, associada ao setor de transporte, visto que o rodoviário e o ferroviário eram os principais meios de locomoção na época, com o trem de passageiros ainda em funcionamento na região pela FEPASA. A ferrovia tinha ligação com São Paulo e com cidades do Oeste paulista para o transporte de passageiros e com outras regiões para o transporte de cargas.

No Plano Diretor, foi evidenciado o estado já avançado de deterioração do imóvel da estação, que sofria com “os constrangimentos físicos da urbanização da área de seu entorno, que efetuada de maneira utilitária e pouco criativa, dificulta o acesso ao mesmo, bem como a percepção e a valorização de seu significado.” (MAIRINQUE, 1992, p. 116).

O plano sugeria um estudo para melhor inserção da estação na área urbana, com a criação de espaços apropriados para eventos culturais vinculados à preservação. Além de práticas de uso mais intenso para o parque ferroviário, utilizando o antigo traçado e vendendo objetos ligados ao exemplar da estação,

estimulando o comércio. Todavia, não foram encontradas informações referentes à efetiva inserção das medidas indicadas pelo Plano Diretor no panorama cultural, principalmente com relação à atividade ferroviária.

Posteriormente, em 2006, foi criado um novo Plano Diretor para Mairinque, que não fazia referência ao primeiro, sendo estabelecido pela Lei nº 2.671/2006, que tratava das diretrizes e proposições referentes ao desenvolvimento do município quanto: ao parcelamento, uso e ocupação do solo; à economia; aos equipamentos urbanos e sociais, à infraestrutura e aos serviços urbanos; ao meio ambiente; ao sistema viário e de transportes.

O Plano buscava regulamentar os processos de desenvolvimento urbano, orientando seus programas e projetos e condicionando as ações dos agentes políticos, públicos e privados na totalidade do território municipal, trazendo considerações sobre os aspectos culturais. Tanto que, no seu artigo 5º existe uma serie de objetivos referentes à Mairinque sobre:

> IX - Inventariar, registrar, tombar e vigiar os bens culturais de interesse para preservação;
> X – Controlar o adensamento e a renovação urbana que prejudiquem o patrimônio cultural construído;
> XI – Preservar os sítios, conjuntos urbanos, edifícios e objetos de interesse cultural, por razões arqueológicas, históricas, artísticas, simbólicas, paisagísticas e turísticas. (MAIRINQUE, 2006).

Essas medidas foram caracterizadas na perspectiva geral, sem apontar os elementos ferroviários antigos e a estação tombada por exemplo. O patrimônio ambiental e cultural teria relação com o ordenamento territorial através do processo de planejamento contínuo das políticas setoriais e da regulamentação do parcelamento, uso e ocupação do solo. Sendo a ordenação territorial dividida em zonas rurais e urbanas, na qual a última foi subdividida em 21 zonas de uso, estando a área estudada nessa pesquisa na denominada Zona Central (ZC):

> I - ZC – Zona Central - Área Central consolidada da cidade, com alto potencial de adensamento, obedecidas as seguintes diretrizes:
> a) Manutenção da área central da cidade, valorizando suas características e resolvendo problemas de saturação da infra-estrutura, evitando processos de degradação;
> b) Estabelecer regras para o adensamento e para a renovação urbana, incentivando a diversidade de usos da região. (MAIRINQUE, 2006).

No caso da Zona Central não foram feitas referências ao patrimônio ferroviário, porém essas medidas de precaução com relação ao adensamento e a degradação poderiam contribuir para a continuidade dos espaços antigos, mesmo que de forma indireta.

Junto ao plano está associado um mapa referente às áreas de zoneamento, na qual evidenciamos a delimitação da Zona Central, que corresponde ao espaço de estudo, onde estão localizados os bens referentes à ferrovia (vide figura 31).

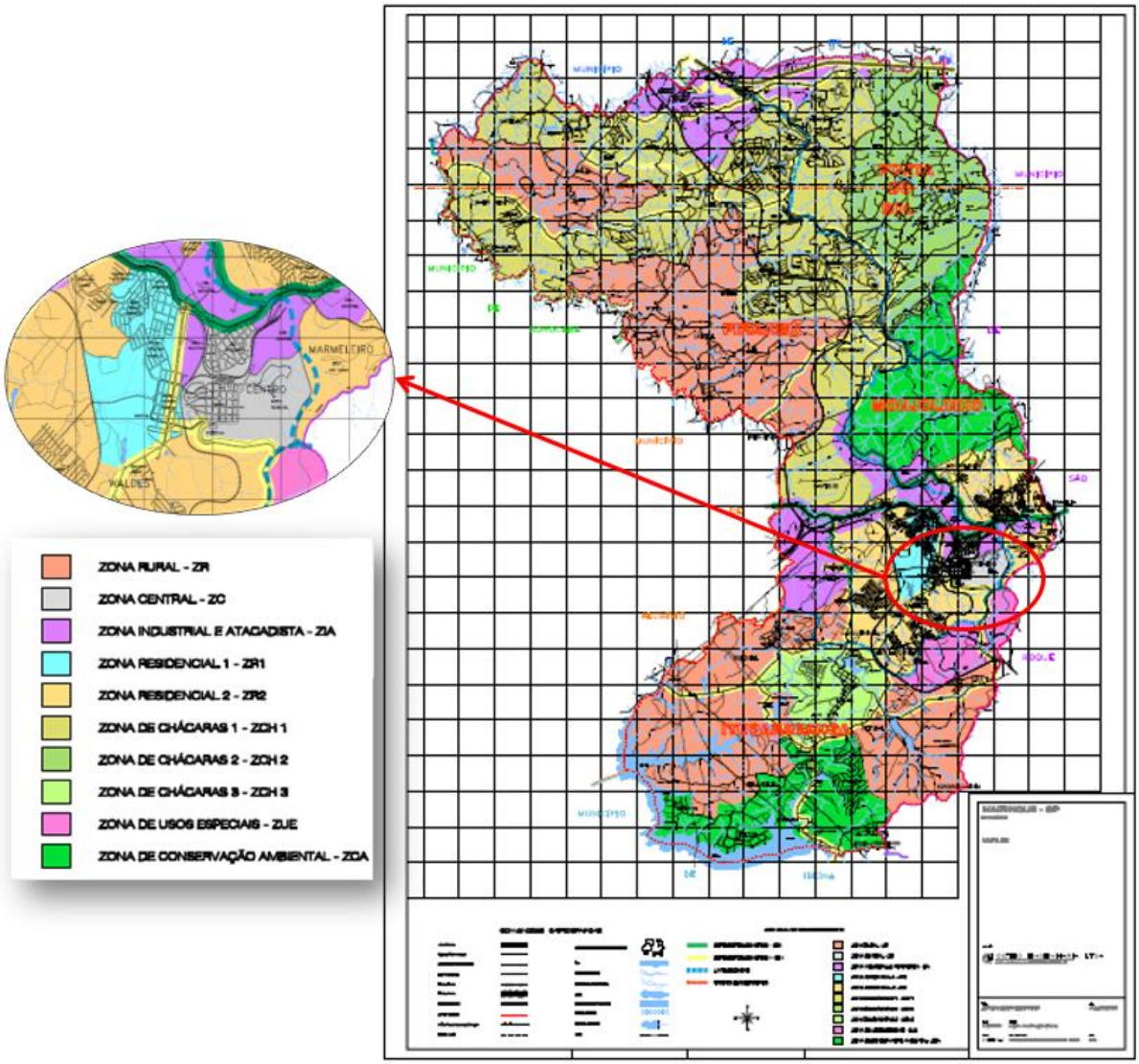


Figura 31: zoneamento do Município de Mairinque (2006). **Fonte:** COTEC ENGENHARIA LTDA

Ainda no Plano Diretor de 2006, foi possível encontrar diretrizes gerais referentes às áreas de Cultura, Turismo e Eventos, que evidencia a necessidade de: instalar o Conselho Municipal de Cultura e o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico e Arquitetônico; promover a criação do Museu Municipal; construir o Centro de Informações e os Postos de Informações; implantar roteiros turísticos para a

cidade; desenvolver a infraestrutura para o turismo receptivo; incentivar a formação de profissionais para atuarem na área de turismo; obter o Selo de Município de Interesse Turístico da EMBRATUR; criar instrumentos legais que viabilizem a participação da iniciativa privada; implantar uma área específica para a realização de eventos, tais como exposições e feiras ao ar livre, desfiles, bailes, shows e todo o suporte e a infraestrutura para a realização dos mesmos. Porém, não foram estabelecidos os locais, nem as formas práticas de ações que poderiam ser desenvolvidas.

Com relação às diretrizes de habitação, o Plano Diretor priorizou as soluções urbanísticas e arquitetônicas que visassem minimizar os custos de implantação e manutenção das novas unidades habitacionais. Já referente às políticas municipais de segurança pública, o Plano Diretor destacou à transferência do direito de construir que:

> [...] consiste no mecanismo que possibilita aos proprietários, impedidos de utilizar seu terreno por força de tombamento ou por restrições de natureza ambiental ou urbanísticas definidas pelo Plano Diretor, obter o direito de utilizar o potencial construtivo restante, em outro terreno, conforme a legislação de zoneamento e o estabelecido em legislação específica. (MAIRINQUE, 2006).

Além disso, o Poder Público Municipal poderia exercer o direito de preempção, para aquisição de imóveis urbanos objetos de alienação onerosa entre particulares para a proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico, por exemplo. Todavia, não foram citados casos específicos em que essa ação poderia ocorrer, como no conjunto ferroviário localizado na zona central da cidade.

No conjunto ferroviário antigo, encontramos as moradias que “são um importante testemunho dos primeiros conjuntos de habitação coletiva para operários realizada no país.” (SOUKEF, 2001, p. 75). As moradias, mesmo já apresentando alterações decorrentes de reformas descaracterizadoras, poderiam ser beneficiadas pelas ações dos planos diretores.

2.3.4 Propostas de restauração da estação ferroviária de Mairinque e das fachadas das residências

Sobre as antigas moradias associadas à EFS e localizadas no entorno da estação, em 2013, foi divulgado que estas seriam restaurada, a partir de um projeto de capacitação de alunos do SENAI. E, de acordo com o professor Júlio Barros

(restaurador e membro do Núcleo de Preservação do Patrimônio Histórico do SENAI - SP), sua equipe fez “a prospecção das edificações, conversando com moradores, recolhendo material para análise e identificando as características arquitetônicas que foram empregadas no período da construção”. Pretendia-se restaurar, inicialmente, as fachadas das casas, até mesmo mais antigas do que a própria estação (G1, 2013; DIÁRIO DE SOROCABA, 2013).

Esse curso incluiu módulos de revitalização de revestimento argamassado e de alvenaria, cujas aulas práticas aconteciam nas primeiras casas de Mairinque, precedidas por aulas teóricas e levantamento histórico sobre Mairinque (GUIA DE SÃO ROQUE, 2013).

A parte prática teve início em 2013 e somente as fachadas de algumas casas foram realmente afetadas pelo projeto, nas quais foram realizadas os trabalhos de pintura e conserto, principalmente com relação as janelas e portas, sem promover um retorno ao desenho original dos imóveis (SILVA, 2014) (vide figura 32).



Figura 32: casas do primeiro quarteirão sendo restauradas (2014). **Fonte:** SILVA

Já sobre a restauração da estação, em 2012, o Prefeito Dennys Veneri solicitou informações ao CONDEPHAAT, sob a justificativa de disponibilidade de recursos advindo do Ministério do Turismo para realizar obras de reforma e manutenção do bem tombado (vide documento em anexo).

Em maio de 2012, o técnico e a coordenadora da Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico (UPPH)[42], Paulo Sérgio Del Negro e Marília Barbour Herman Caggiano, responderam ao ofício afirmando que orientaram a arquiteta Alessandra Lucca e o engenheiro Erick Chagas quanto aos procedimentos técnicos e administrativos para o projeto de restauração da estação de Mairinque. Além de disponibilizar o material de arquivo do CONDEPHAAT e esclarecimentos técnicos eventualmente necessários (vide documento em anexo).

Para isso, foi lançado um concurso público relacionado a restauração na estação por parte da Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo. Em 2015, o vencedor do projeto foi o escritório “Helena Ayoub Silva & Arquitetos Associados”. No projeto vencedor, está previsto a substituição da cobertura, dos revestimentos e fechamentos e das instalações hidráulicas e elétricas, além de adequação de equipamentos e acessibilidade.

No projeto há uma síntese histórica, mencionando a existência de outros imóveis no entorno da estação, que poderiam ser beneficiados por essa intervenção (BARATTO, 2015). O projeto prevê ainda: implantação de um museu interno e elementos de apoio para uso; substituição dos muros em placa de concreto por material leve, para resgatar a visão da estação; instalação de praça com belvedere na parte mais antiga da cidade para contemplar a separação por trilhos. E sugere a instalação de outras áreas culturais, dentre elas, salas de aula, exposições ou projeções de vídeo e uma nova praça de convivência, com a utilização, até mesmo, dos vagões para áreas de exposições, sendo prevista acessibilidade em todos os espaços (BARATTO, 2015).

Nos espaços culturais seriam apresentados materiais sobre a constituição da vila ferroviária de Mairinque, a história do ofício daqueles que construíram a estrada de ferro, a própria construção e restauro da estação e dados sobre o arquiteto Victor Dubugras. Todavia, a proposta ainda não foi efetivada e também não faz referência específica aos outros imóveis localizados no entorno da estação, mesmo incluindo o antigo alojamento de funcionários solteiros da EFS como galpão existente para exposições (vide figura 33).

[42] A UPPH foi criada pelo Decreto Estadual nº 50.941, de 5 de julho de 2006, e tem por atribuição dar apoio técnico e administrativo ao CONDEPHAAT (SÃO PAULO, 2006).

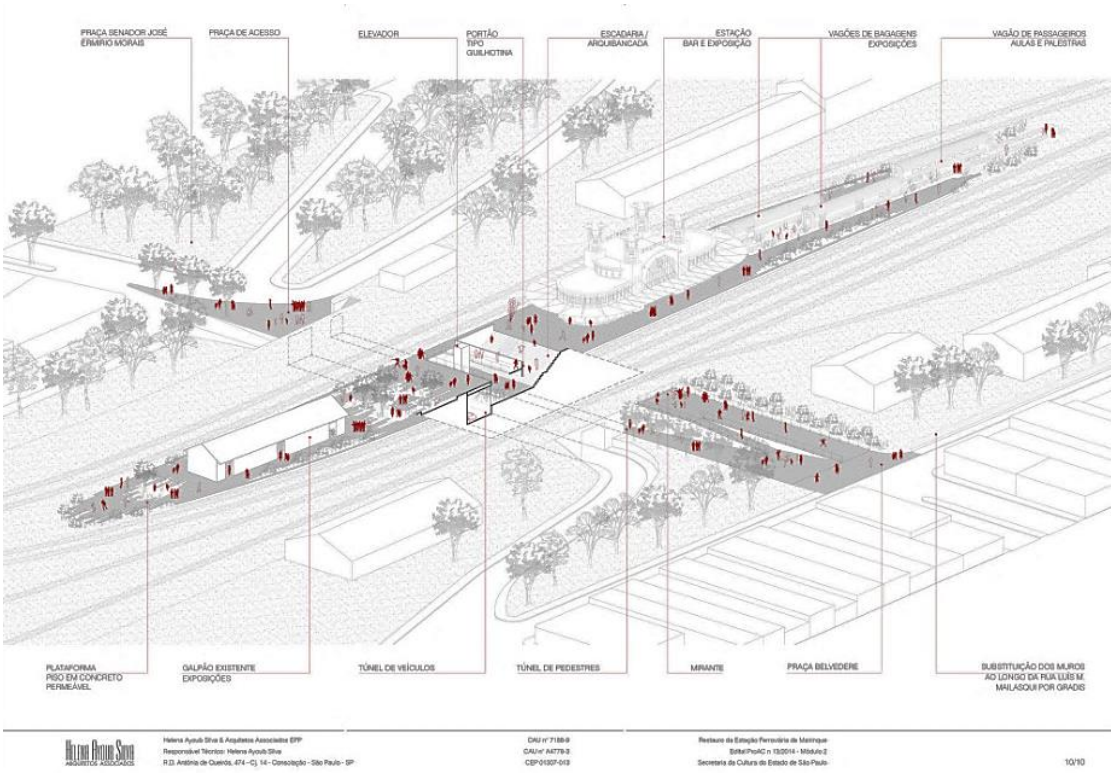


Figura 33: projeto de restauro para a estação ferroviária de Mairinque (2015). **Fonte:** BARATTO

Essa é a primeira medida efetuada em resposta à deterioração da estação e a falta de relação com o entorno, mencionadas desde a década de 1980 no processo de tombamento do CONDEPHAAT e retomada no tombamento do IPHAN. Busca-se criar uma relação, ao menos visual, da cidade para a estação, permanecendo em conformidade com os ideais estipulados no Plano Diretor (1992) e nos processos de tombamento.

2.4 Análise das diretrizes de preservação desenvolvidas em Mairinque com base no patrimônio cultural

A partir da análise do processo de tombamento da estação ferroviária de Mairinque, em âmbito estadual (processo nº 24383/86), é possível evidenciar que o tombamento se pautou em características arquitetônicas do edifício, sendo importante para a história da arquitetura do Estado de São Paulo e, por esse motivo, inscrito no livro do Tombo Histórico. Ressalvamos que esse tombamento, fundamentado unicamente no valor arquitetônico, baseia-se nos princípios de tombamento da década de 1970 e caracteriza grande parte das estações protegidas nessa época, sendo a estação de Mairinque, mesmo tombada na década seguinte, um de seus principais exemplos (OLIVEIRA, 2010).

Sobre a década de 1980, período de tombamento da estação pelo CONDEPHAAT, é possível visualizar ampliações nas discussões sobre preservação, nas quais a história passou a ser representada por bens de períodos cronológicos até então ignorados, dentre eles, os espaços de trabalho. Sob a gestão de Carvalhosa (presidente do CONDEPHAAT durante o tombamento da estação de Mairinque), até mesmo conjuntos já haviam sido protegidos por sua importância histórica e arquitetônica, segundo Rodrigues (1994; 2000). Porém, a partir de uma perspectiva de homogeneidade, característica que não representa o conjunto ferroviário de Mairinque, composto por elementos com qualidades arquitetônicas diversas, no qual a estação ferroviária se sobressaía arquitetonicamente.

O conjunto se apresenta homogêneo do ponto de vista da atividade ferroviária, mas este valor é distinto daquele que deu origem ao processo de tombamento do CONDEPHAAT, que vislumbrava a estação como obra pioneira da arquitetura moderna de Victor Dubugras. Ou seja, a estação não era compatível arquitetonicamente com o restante dos edifícios inseridos no entorno.

Porém, em alguns momentos do processo de tombamento, ficou evidente a importância histórica, por exemplo, atribuída às oficinas e às residências para o desenvolvimento dessa vila ferroviária. Sendo necessária, de acordo com os técnicos do CONDEPHAAT (após o questionamento do IPHAN), até mesmo a remoção do muro entre a estação e o restante da cidade. Essa separação dificultava a visibilidade da estação e sua interação com o restante dos imóveis de mesma origem, estando de acordo com os princípios da portaria nº 10, de 10 de setembro de 1986, e com o decreto nº 48.439, de 07 de janeiro de 2004.

O muro dificultava a visibilidade, a ambiência e a inserção da estação do seu contexto histórico e territorial, conforme as ideias elencadas na lei federal de 1937, na Carta de Atenas (1931) e na Carta de Restauro (1972). O conceito de ambiência também foi sido citado na Declaração de Nairóbi (1976), que embutia deveres de proteção ao Estado, respeitando a diversidade de cada local, que poderia ser representada pelo patrimônio industrial, por exemplo.

Por fim, o CONDEPHAAT foi indagado, pelo próprio IPHAN, sobre a possibilidade de tombamento de todo o conjunto ferroviário da cidade, o que seria capaz de contribuir ou promover a preservação das qualidades históricas, entretanto, este não foi considerado no tombamento em âmbito estadual. Conclusão

talvez justificada pelos obstáculos na administração e pela divergência dos valores elencados pelos técnicos, que enalteciam a história da arquitetura, conforme pontuado por Rodrigues (2000).

A relação entre a estação e as oficinas (o que já indicaria uma forma de interação entre os imóveis, gerando até mesmo algum tipo de ambiência) foi mencionada apenas uma vez durante o processo, sem que houvesse continuidade dessa proposta. Enquanto a relação entre a estação e o entorno (não apenas pelo vínculo histórico, mas pelo funcional) somente foi pontuada após a finalização do processo de tombamento do CONDEPHAAT, pela historiadora Celina Kuniyoshi e pela arquiteta Sueli de Bem, que expõe esse vínculo perante o questionamento do IPHAN sobre os demais imóveis. Nesse período, as discussões sobre entorno e conjunto já estavam consolidadas, porém não correspondem às ideias elencadas durante o processo de tombamento da estação pelo CONDEPHAAT.

A arquiteta e a historiadora ainda apontaram que o entorno definido pelo CONDEPHAAT, de 300 metros, era ineficiente, pois a vila possuía um desenho de quadras e arruamentos mais amplo e este instrumento legal não favorecia a compreensão do conjunto construído (CONDEPHAAT, 1986). O raio de 300 metros representavam uma metragem fixa que não se adaptava às diversas tipologias e abrangências do patrimônio, perante as legislações internacionais pontuadas por Marchesan (2013).

O entorno de 300 metros existia para estar de acordo com a legislação paulista, pautada no artigo 137 do Decreto estadual nº 13.426/79, e gerar visibilidade ao bem tombado. Entretanto, essa definição estava distante das discussões já consolidadas, a partir da década de 1960, referentes à ambiência, entorno e conjunto. Discussões presentes em cartas internacionais já publicadas, dentre elas, as Normas de Quito (1967), que estabelecia a importância do contexto urbano, sem delimitar um raio fixo de proteção. Aliás, na própria bibliografia nacional, décadas depois, Meneses (2006) questionava essa implementação dos 300 metros, visto que:

> O estabelecimento prévio de cifras, além de ser arbitrário, geraria problemas do tipo: Por que não 200m? Ou 400m, 500m? E por que teria a ambiência que coincidir sempre com uma área circular, quando a realidade aponta para a heterogeneidade e não a regularidade geométrica? (Até mesmo as teorias de “lugar central” na Geografia trabalham com polígonos e não círculos!). E quando a forma do bem for geometricamente irregular? E quando a

> inserção do bem no espaço implicar outra triangulação (isolado em espaço livre, esquina, miolo de trama, etc.)? E quando houver descontinuidade espacial, embora continuidade conceitual, histórica, estilística etc?. (MENESES, 2006, p. 43).

Questionamentos que podem ser feitos perante a realidade de Mairinque e a definição do seu entorno, visualizado a partir do mapa fornecido no processo de tombamento (vide figura 34).[43] Neste mapa, é possível comprovar a continuidade espacial do polígono, porém a descontinuidade marcada por bens dispersos da EFS, por exemplo, o horto florestal (que mesmo distante da estação, possui uma relação funcional explícita com a ferrovia e histórica com o conjunto). Somado a formação em quadrículas, que não corresponde a uma área circular, concordando com a afirmativa de Meneses (2006). Além disso, o entorno engloba imóveis relacionados à operação ferroviária da FEPASA, adjacentes à estação, e outros espaços totalmente sem relação com a origem ferroviária, representados por aqueles localizados ao norte da linha, de formação mais recente, e pelo edifício de 14 pavimentos inserido no raio de entorno da parte sul.



Figura 34: desenho do entorno de 300 metros da estação ferroviária de Mairinque, referente ao processo de tombamento n° 24383/86 disponível no CONDEPHAAT, sobreposto na área central da cidade atual. **Fonte:** elaborado pela autora

[43] O mapa fornecido pelo processo de tombamento foi sobreposto na malha urbana atual de Mairinque e o entorno definido pelo CONDEPHAAT ressaltado, buscando demostrar de que forma o entorno diverge da ocupação ferroviária da EFS, que marca a área sul da estação.

Ou seja, mesmo mencionada, a origem ferroviária de Mairinque não motivou a definição do entorno, divergindo do estipulado na Carta de Veneza (1964). Além de abranger áreas de distintas configurações urbanas, onde apenas uma das partes do entorno evidencia a ocupação ferroviária em quadrículas, com a permanência de imóveis de origem industrial. Assim, concordamos com Palmer e Neaverson (1998, p. 36) ao afirmarem que *"some towns are dominated by buildings of distinctive form which indicate the industry in which they specialised".*[44] No caso de Mairinque, essa indústria é representada pelas instalações ferroviárias que foram parcialmente contempladas por esse raio de 300 metros, apresentando certa coerência histórica, porém necessitando de uma adaptação espacial.

Nesse caso, conviria a decisão de um tombamento do conjunto ferroviário da cidade, proposta que foi feita pelos técnicos do CONDEPHAAT ao interesse municipal de Mairinque, devido à sua importância histórica para a formação da área urbana, o que evidenciaria a sua relevância local. Caso concretizado, esse procedimento demonstraria, mais uma vez, a iniciativa da Câmara Municipal de Mairinque, semelhante à abertura do processo no CONDEPHAAT. Característica presente nos tombamentos da década de 1980 e ato administrativo necessário no caso de bens que possuem importância local, conforme indicado por Rodrigues (1998). Entretanto, no caso de Mairinque, não teve resultado efetivo para a extensão da preservação ao conjunto pelo poder municipal, que pode ter sido obstaculizada por não existir um órgão de proteção local.

Até mesmo no Plano Diretor de 2006, foi sugerida a criação do Conselho Municipal de Cultura e do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico e Arquitetônico, que poderiam incluir a proteção ao conjunto ferroviário, contudo, essas medidas sugeridas no Plano Diretor, até então, não foram efetivadas, comprometendo a integridade do patrimônio cultural local citada por Cymbalista e Santoro (2009), por exemplo.

Sobre a extensão do entorno pelo CONDEPHAAT, a partir de 2003, este passou a ser definido especificamente para cada situação. Definição espacial já utilizada pelo IPHAN na delimitação de polígonos de entorno, que convergem com as políticas de outros países já apontadas por Marchesan (2013). No caso de Mairinque, esse entorno seria representado pelos imóveis ferroviários localizados

[44]"Algumas cidades são dominadas distintamente por edifícios que indicam a indústria em que se especializaram." (PALMER; NEAVERSON, 1998, p. 36, tradução nossa).

próximos à estação e nas quadrículas ao sul, que foram contemplados na definição de entorno pelo IPHAN.

Sobre a decisão do IPHAN, em 2004, a estação foi tombada (processo nº 1434-T-98) e os valores elencados têm como base a sua arquitetura singular. Dessa forma, não se optou por tombar o conjunto, justamente por não se tratar de uma área homogênea do ponto de vista da arquitetura.

O entorno definido pelo IPHAN estava pautado no artigo 18, do decreto-lei nº 25/37, para gerar visibilidade (a partir da volumetria e do gabarito, por exemplo), entretanto, durante o processo, foram citados tópicos referentes à ambiência (casas relacionadas à ocupação ferroviária). Nesse caso, os imóveis mais próximos à estação deveriam ser mantidos, pois apresentavam configurações compatíveis com a visibilidade e a formação original da vila, sendo, aparentemente, os mais íntegros associados à atividade ferroviária, conforme pontuado durante o laudo de vistoria do historiador Adler Homero Fonseca de Castro. Característica evidenciada também na restauração das fachadas das residências, em 2013, destacando a relação existente entre o monumento e o entorno.

No caso de Mairinque, durante o processo do IPHAN, edifícios distantes da estação foram identificados por seu vínculo com a origem ferroviária, sendo alguns inseridos no perímetro de entorno, enquanto outros foram excluídos (como o teatro-cinema de 1959). Gera-se, assim, uma discordância, tanto com o princípio de ambiência quanto com a ideia inicial de conjunto, justamente porque o valor histórico da vila ferroviária foi diminuído perante a valorização arquitetônica do bem isolado, favorecendo a política de “pedra e cal” do IPHAN, teoricamente já superada, como destacado por Prata (2009).

No processo de tombamento do IPHAN, a ideia do conjunto ferroviário foi indicada durante os apontamentos técnicos e no laudo de vistoria, principalmente no começo do processo, quando a história da ferrovia e a importância do conjunto foram pontuadas. Porém, essas ideias foram abandonadas no decorrer do processo para dar lugar, ao final, à valorização arquitetônica da estação, sendo esse entorno definido em consequência do imóvel principal, conforme evidenciado pelo coordenador de proteção José Leme Galvão Junior, pelo arquiteto Marcos José Carrilho e pelo conselheiro Nestor Goulart Reis Filho.

Essa definição de imóvel principal ambientado pelo seu entorno estava em consonância com os princípios do Primeiro Seminário sobre Entornos dos Monumentos Tombados, relacionado ao 3º tópico. Entretanto, o tombamento e o entorno não são condizentes, pois a estação foi inscrita no Livro de Tombo das Belas Artes do IPHAN, enquanto o entorno teria importância histórica.

Dessa forma, entendemos que houve tentativas de pensar o conjunto articulado durante o processo, ou mesmo a importância do entorno para a estação, porém o resultado acabou ressaltando o tombamento isolado, deixando a configuração do entorno literalmente para segundo plano. Diferente do indicado, por exemplo, na Recomendação Paris de Obras Públicas ou Privadas (1968), que discutiu as proteções análogas para monumentos e entornos.

Aliás, durante o processo, ficou evidente a discordância entre os técnicos sobre qual seria a importância dos outros imóveis contidos no entorno. A opinião oscila entre importância de conjunto para a história da ferrovia e relevância como entorno para gerar ambiência à estação.

Ademais, nos processos de tombamento para a estação ferroviária de Mairinque, não houve a participação de profissionais de diferentes áreas, colaborando para que os valores arquitetônicos fossem os principais mencionados. Sobre isso, Rabello (2009) afirma que a visão tradicional com o envolvimento restrito de profissionais da arquitetura, que consideravam apenas os aspectos artísticos para valorar culturalmente um imóvel, acha-se ultrapassado. Se o fundamental não é "[...] a coisa em si, e sim o seu valor simbólico, é importante detectar não só a questão objetiva da arquitetura de um prédio, por exemplo, mas sua inserção como valor cultural para determinado grupo social." (RABELLO, 2009, p. 53). Porém, a formação dos profissionais envolvidos no tombamento de Mairinque corrobora com a atuação da década de 1970, promovida por arquitetos e historiadores e com valores restritos aos aspectos arquitetônicos.

Até mesmo a explanação sobre o entorno do IPHAN deveria ser interdisciplinar, trabalhando com "[...] o jurídico, o urbanístico, o arquitetônico, o geográfico, o histórico, o socioeconômico, o político, o educacional [...]" (MOTTA, 2010, p. 96). A falta de participação de outros profissionais se reflete nas justificativas para a definição do entorno, pois carece de informações específicas sobre os imóveis mencionados no laudo de vistoria, que não possuem estudos aprofundados sobre a relevância para determinados campos do conhecimento. Além

disso, o entorno (vide figura 35) apresenta uma descontinuidade no mapa, o que dificulta a visualização da sua real delimitação.[45]



Figura 35: desenho do polígono de entorno determinado para a estação ferroviária de Mayrink, referente ao processo de tombamento nº 1434-T-98 disponível no IPHAN**,** sobreposto na área central da cidade atual. **Fonte:** elaborado pela autora

Entretanto, mesmo com a descontinuidade espacial, é possível identificar certa coerência no entorno determinado pelos técnicos do IPHAN, pois configura um polígono estruturado caso a caso, que envolve grande parte dos imóveis de origem ferroviária associados à EFS.

Ainda sobre os entornos definidos pelos órgãos de proteção, é possível fazer uma analogia com as suas definições, pois o entorno do IPHAN se estende a uma área que abrange as casas dos primeiros quarteirões e a área operacional próxima à estação. O entorno do IPHAN converge, em partes, com o definido pelo CONDEPHAAT (vide figura 36), estruturando um polígono adaptável – porém com uma descontinuidade espacial que compromete a definição desse entorno – de acordo com o interesse dos técnicos: preservar a ambiência da estação, a partir do contexto histórico e morfológico representado pelo entorno, conforme indicado pelo

[45] O mapa disponibilizado pelo IPHAN foi sobreposto na malha urbana atual de Mairinque e suas linhas de entorno ressaltadas para evidenciar a descontinuidade espacial do perímetro, interrompido em uma das partes.

coordenador de proteção José Leme Galvão Junior durante o processo de tombamento.

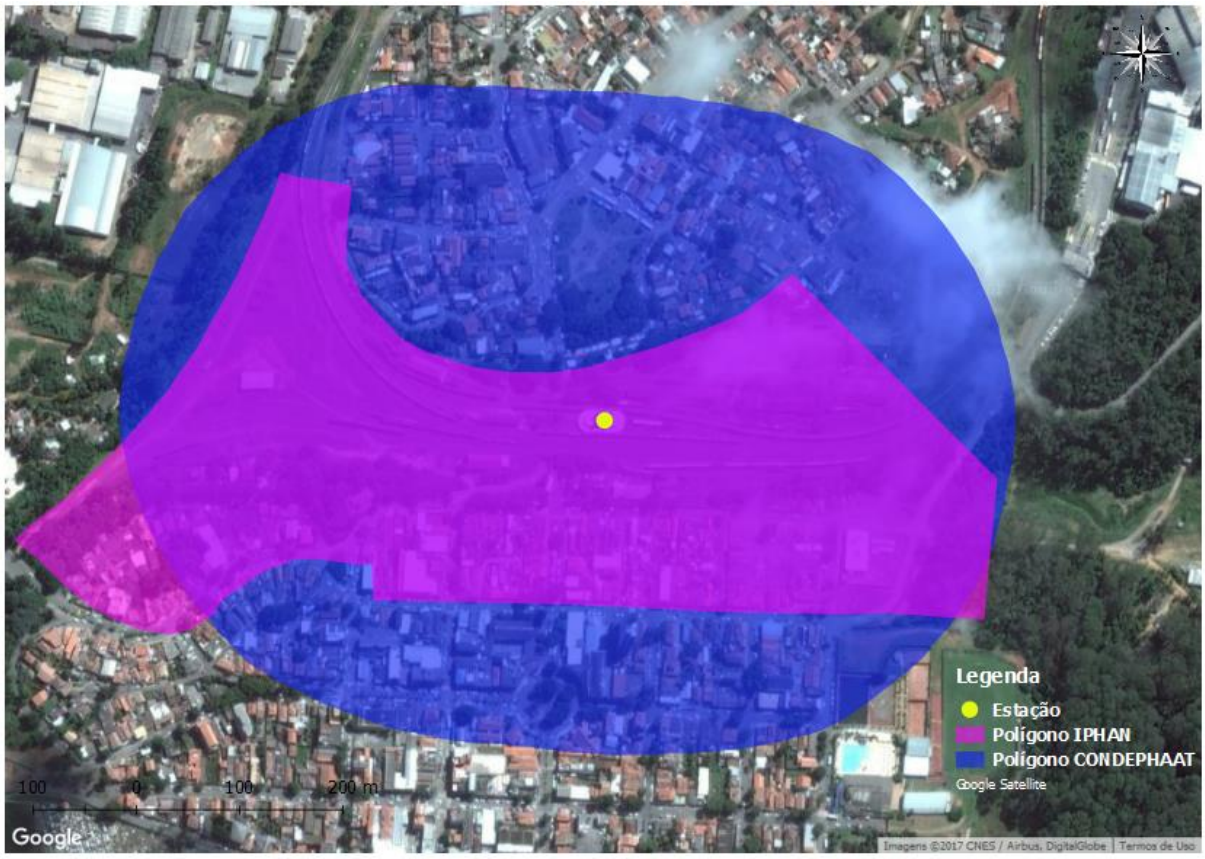


Figura 36: sobreposição das diferentes camadas de entorno à estação ferroviária de Mairinque, a partir da delimitação dos órgãos de tombamento em nível federal e estadual (IPHAN e CONDEPHAAT), na área central da cidade atual. **Fonte:** elaborado pela autora

A falta de referências específicas sobre os imóveis inseridos nesses entornos impede uma melhor definição e caracterização dos espaços. Apenas analisando os processos de tombamento não é possível estabelecer, por exemplo, se os imóveis inseridos nos entornos são atuais, antigos ou, até mesmo, referentes estritamente à atividade ferroviária em sua totalidade.

Aliás, não identificamos uma marcação física nos imóveis, que permitisse reconhecer esses polígonos instituídos com base em princípios técnicos estipulados pelos órgãos de proteção, que não são de fácil identificação, dificultando a troca de informações sobre interferências no entorno por parte da população local. Enquanto na parte operacional existe uma descontinuidade pelo entorno do IPHAN, que insere parte dos imóveis no entorno e exclui outra parte, sem uma explicação específica sobre essa definição.

Nesse caso, consideramos que, perante a sociedade civil, é necessário o conhecimento da ambiência e “[...] esclarecimentos mais amplos sobre as normas

que regulam a vizinhança do bem tombado, mesmo que esta seja protegida pelo artigo 18 [...]" (MOTTA, 2010, p.67). Rabello (2009) concorda que aos imóveis que não são indubitavelmente vizinhos ao bem tombado, compreensível e detectável apenas por técnicos, e não pelos cidadãos, para fazer-se exigir a tutela "[...] será necessária a prévia determinação da área [...] que tenha recogniscibilidade social, ampla e indubitável." (RABELLO, 2009, p. 126). Assim, fica evidente que esses entornos não geraram alterações práticas na realidade dos imóveis, pois não foram demarcados, caracterizados ou relacionados ao imóvel principal tombado, compreendido pela estação. É importante destacar também que não foram encontradas manifestações, por parte da 9ª SR do IPHAN ou pelo município de Mairinque, relacionadas à definição do tombamento, sendo que deveriam tutelar o entorno e a estação, conforme definido no processo de tombamento pelo IPHAN.

Na consulta realizada em ambos os processos de tombamento também não foram encontrados documentos referentes às intervenções realizadas pelos proprietários dos imóveis do entorno. E, conforme visto durante o processo de tombamento pelo IPHAN, a RFFSA não tinha conhecimento, até 2002, do entorno, que poderia restringir as intervenções nos imóveis. Dessa forma, o tombamento da estação poderia ser considerado uma ação isolada, fazendo com que o imóvel, no âmbito do ato administrativo, praticamente se desenvolvesse separadamente do seu conjunto e entorno.

De acordo com Motta (2010), apesar das discussões e ampliações sobre o tema do entorno, poucas respostas conceituais e metodológicas foram institucionalizadas. Para Meneses (2006), a legislação federal, a partir do decreto-lei nº 25, de 1937, era omissa ao falar apenas em "vizinhança" do bem, enquanto a lei estadual era muito restrita. Afirmativas identificadas na realidade do tombamento da estação de Mairinque, que não consegue adaptar o raio de 300 metros do CONDEPHAAT ao entorno e também é contemplado parcialmente pelo polígono do IPHAN, que exclui imóveis de importância, por exemplo, o teatro-cinema e o casarão do horto.

Para Marchesan (2013), seria necessário, no direito brasileiro, o debate mais acirrado com relação às áreas de entorno, pois nos tombamentos, em geral, não há uma definição incontestável desse espaço, gerando um esvaziamento no sentido de ambiência do próprio bem tombado. Essa perspectiva está em desacordo com as

orientações traçadas pela portaria n° 10, de 10 de setembro de 1986, e com a ampla proteção ao patrimônio cultural, conferida pelo artigo 216 da Constituição Federal de 1988.

Diante disso, consideramos os documentos já em voga na época dos tombamentos e a realidade desses imóveis como patrimônio industrial ferroviário. O tombamento pelo IPHAN, por exemplo, poderia estar pautado na perspectiva de conjunto industrial, a partir das diretrizes da Carta de Nizhny Tagil, que já havia sido publicada na época.

O conjunto ferroviário de Mairinque garantia a singularidade na forma de ocupação, na ligação dos trechos urbanos e no desenvolvimento perante os negócios ferroviários no Estado de São Paulo. Quando contemplado na perspectiva de entorno, separado da estação (tanto pela contextualização, quanto fisicamente, pois existe um muro separando a estação do entorno), o conjunto se tornou insuficiente para gerar ambiência a estação e inseri-la no seu contexto histórico, funcional e territorial, conforme relatado por Kühl (2008) e na Carta de Restauro (1972).

Além disso, fica evidente que os tombamentos da estação, mesmo fazendo questionamentos relevantes sobre o conjunto, na prática, não interferiram na ampliação da noção de articulação dos bens ferroviários de Mairinque ou na compreensão e permanência desse conjunto. Assim, os tombamentos, ainda que auspiciosos, não inauguraram uma política sistemática de preservação perante os valores destacados sobre o legado ferroviário de Mairinque no primeiro capítulo desta pesquisa.

É importante enfatizar que a origem ferroviária de Mairinque foi evidenciada em diversos momentos, além dos processos de tombamento, como no Plano Diretor de 1992 (que é anterior ao tombamento do IPHAN). Todavia, no Plano Diretor de 2006, não foi indicada a relevância do patrimônio ferroviário, pois não recebeu uma delimitação de zoneamento diferenciada ou especial, sendo inserido na denominada ZC, mesmo possuindo um imóvel tombado por dois órgãos de proteção e entornos relacionados ao monumento principal, que não foram mencionados no plano.

O Plano Diretor de 1992 fez menção à importância da ferrovia e da própria estação ferroviária, todavia, o plano de 2006, não fez referência a esse passado, indicando somente à necessidade de se criar um órgão de proteção municipal e leis gerais para proteção dos bens tombados. Foram citados, a transferência do direito

de construir e o direito de preempção, sem se referir aos imóveis específicos do município que poderiam ser abrangidos por essas ações.

Essas ações poderiam ser somadas a prática da reabilitação urbana, delimitação de perímetros de Patrimônio Cultural Edificado, Áreas de Interesse Paisagístico e Ambiental ou, até mesmo, Zona Especial de Interesse Histórico-cultural, para estarem vinculadas a função social urbana, de acordo com o determinado na Constituição (1988), pelo Estatuto da Cidade (2001) e por Cymbalista e Santoro (2009). A estação e seus respectivos entornos também poderiam estar inseridos nas leis municipais e ações públicas, conforme apontado, pela *Generalidad de Cataluña* (2005) e pela EPA da *Junta de Andalucía* (2012), por exemplo.

Nesse caso, Nakano (2012) determina que os planos diretores devem ser constantemente aperfeiçoados e, para isso, devem ser submetidos aos ciclos básicos de elaboração, implementação, monitoramento, avaliação e revisão. Porém, no caso de Mairinque, identificamos que os planos de 1992 e 2006 não possuem uma continuidade conceitual ou interferência na preservação do patrimônio cultural vinculado à ferrovia.

As únicas medidas de preservação específicas para os imóveis estudados seriam as propostas de restauração da estação ferroviária de Mairinque, para fins culturais, e das fachadas das residências, como atividade prática dos alunos do SENAI.

Com relação à restauração das fachadas das residências, podemos considerar essa ação uma forma de manter as características físicas que criam a ambiência desejada para o entorno da estação, justamente por se referir às casas localizadas próximas ao imóvel principal. Porém, essa ação não contemplou o conjunto e se limitou a intervir nos aspectos físicos que, conforme as pesquisas bibliográficas e documentais, não seguiram as características originais dos imóveis ou buscaram um retorno ao desenho antigo, principalmente com relação a pintura, pois as casas originalmente não são coloridas.

Todavia, devemos considerar a interação estabelecida por essa ação entre profissionais, comunidade e história local, pois a restauração foi realizada em imóveis onde houve a permissão de seus moradores e nos quais se conhecia o histórico vinculado à ferrovia. Além de executar intervenções reversíveis que não

prejudicam o significado das edificações e não alteram os seus usos originais, que determinam a fisionomia, história e continuidade dos imóveis, como apontado pela Carta de Xi'an (2005).

Já no caso da restauração da estação, existe uma busca pelo histórico do município e um interesse pela perspectiva ferroviária da estação, buscando respeitar os aspectos materiais originais do monumento, como apontado, por exemplo, pela Carta de Atenas (1931). Essa medida segue as propostas sugeridas pelos processos de tombamento e pelo Plano Diretor de 1992, e deveria estar associada a estudos aprofundados e análises histórico-críticas para definir as parcelas a serem preservadas e as diretrizes de desenvolvimento para as áreas envoltórias, conforme indicado por Rufinoni. Todavia, a proposta de restauração da estação de Mairinque não abrange os outros elementos existentes no entorno imediato ou no conjunto.

Nessa proposta, os imóveis operacionais, localizados no entorno da estação (oficinas, galpões, pavilhões, almoxarifados, armazém etc), não são mencionados. O único imóvel indicado é o antigo alojamento para solteiros, que está em área de operação ferroviária ativa pela nova empresa concessionária, sendo que não foram encontradas informações sobre autorização de uso.

Já a remoção do muro, proposta na restauração, refere-se apenas a criar visibilidade da cidade para a estação e não vice-versa, conforme proposto no processo de tombamento pelo CONDEPHAAT e sugerido pelo Decreto nº 48.439, de 07 de janeiro de 2004. Porém, efetivaria um interesse antigo de integração visual entre os imóveis do conjunto ferroviário.

Dessa forma, no terceiro capítulo, analisaremos a situação atual do conjunto ferroviário de Mairinque, mencionando os bens imóveis indicados nas medidas de preservação já efetuadas em Mairinque para o patrimônio cultural, além de indicar as diretrizes adequadas à realidade desse conjunto, a partir da preservação do patrimônio industrial.

3. DIRETRIZES DE PRESERVAÇÃO VINCULADAS AO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

As medidas de preservação devem estar adequadas à realidade dos bens, assim, encaramos a realidade de Mairinque a partir da abordagem industrial, tornando-se necessária a contextualização das diretrizes de preservação direcionadas, principalmente, à atividade ferroviária, pois o patrimônio industrial é parte integrante do patrimônio cultural, porém sua proteção deve considerar sua natureza específica (TICCIH, 2003).

Além disso, muitos imóveis modestos possuem técnicas construtivas interessantes para serem preservados, sendo essa perspectiva encarada no caso do patrimônio industrial ferroviário (CREA, 2008). Sobre isso, Simal (2011) afirma que quando tratamos dos vestígios e processos industriais não devemos nos limitar às arquiteturas excepcionais senão a outras tipologias relacionadas direta e indiretamente à produção que, no seu conjunto, permitem expor a ordem industrial da cidade no sentido funcional, incluindo as fábricas, os mercados, as estações, os armazéns e os conjuntos de moradia operária.

Desse modo, realizamos pesquisas bibliográficas e documentais sobre exemplos de diretrizes de preservação direcionadas ao patrimônio industrial e ferroviário. Também citamos algumas medidas elaboradas para a preservação atual dos vestígios industriais, dentre elas, a contínua elaboração de práticas relacionadas à permanência de usos, inserção de novas atividades, registro, restauração, gestão e difusão.

O registro foi aplicado ao caso específico de Mairinque, a partir de uma metodologia de inventário direcionada ao patrimônio ferroviário imóvel vinculado à EFS existente na área urbana central. Dessa forma, inicialmente, elaboramos um levantamento de campo sobre os bens existentes ou inexistentes no cenário urbano, sendo identificados a partir de fotografias. Posteriormente, realizamos o mapeamento dos espaços visitados, para identificar a localização espacial desses bens e suas características. Ademais, aplicamos entrevista com o setor social vinculado, para contextualizar os bens. E, para reunir todas essas informações, preenchemos fichas de inventário sobre cada um dos bens identificados relacionados à ocupação da companhia EFS.

Por fim, caracterizamos todos os bens e suas características relevantes em mapas elaborados a partir da ferramenta QGis, analisando os vestígios ainda existentes, seu estado de conservação, os novos usos atribuídos, os usos originais e a disposição desses bens nos entornos definidos pelo tombamento da estação ferroviária. Essa atividade possibilitou o registro pormenorizado dos bens ferroviários, que pode ser utilizado para a difusão desse patrimônio e para a aplicação de diretrizes de preservação na perspectiva de conjunto.

3.1 Exemplos de diretrizes de preservação vinculadas ao patrimônio industrial

Inicialmente, é necessário contextualizar as medidas de preservação direcionadas ao patrimônio industrial, pois a partir desse conteúdo, foi possível elaborar a parte prática e as conclusões desta pesquisa. Nesse caso, destacamos que existe uma crescente preocupação com os patrimônios emergentes, abordando a complexidade das cidades e suas áreas de influência. Kühl (2008) afirma que o interesse por preservar o patrimônio industrial é relativamente recente, pois desde o final do século XVIII existem referências ao tema, porém, foi na Inglaterra, a partir de 1950, que um debate mais amplo e fundamentado se iniciou com base na arqueologia industrial.

Hernández (1997) relata que, na Grã-Bretanha, entre 1960 e 1970, houve a revalorização do passado industrial, com a transformação dos seus vestígios em patrimônio. Esses vestígios surgiram como um novo sinal de identidade, precisamente no momento em que a indústria britânica enfrentava uma profunda crise estrutural, que desembocaria na rápida desindustrialização de extensas comarcas. Expandiu-se, por grande parte da Europa, a ideia de que o patrimônio industrial era um recurso de valor excepcional que deveria ser posto à disposição da sociedade, sob a responsabilidade da administração pública.

Pozo (2002) defende que, na década de 1990, surgiram correntes de pensamentos sensíveis às ruinas industriais, aos problemas que acarretavam e à necessidade de soluções ou propostas de intervenções fundamentadas na proteção e conservação das estruturas abandonadas.

Também na década de 1990, para Palmer e Neaverson (1998, p. 16), no âmbito internacional, *“there has been a great increase in the number of surveys of industrial landscapes […], largely because of the increasing attention being paid to*

management and conservation".[46] Ou seja, nessa década, entendia-se que a sobrevivência do patrimônio industrial estava associada às medidas de preservação direcionadas a esses espaços, incluindo até mesmo as paisagens.

No início do século XXI, foi publicada a carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003), que tratava justamente da valorização desvinculada aos aspectos singulares do patrimônio industrial, abrangendo características sociais, científicas, tecnológicas e estéticas, evidentes em diversos elementos industriais vinculados entre si. Recentemente, foram publicados os Princípios de Dublin (2011), referentes ao patrimônio industrial, os quais determinam que:

> *El patrimonio industrial es extremadamente vulnerable y a menudo se encuentra en riesgo; frecuentemente se pierde por la falta de conciencia, documentación, reconocimiento y protección, pero también por tendencias económicas fluctuantes, percepciones negativas, cuestiones ambientales o a causa de su magnitud y complejidad. Sin embargo, al extender el ciclo de vida de las estructuras existentes y de su energía contenida, la conservación del patrimonio industrial construido, puede ayudar a alcanzar las metas de un desarrollo sustentable a nivel local, nacional e internacional. Afecta los aspectos sociales del desarrollo, así como los físicos y ambientales, y como tal debiera ser reconocido.* (TICCIH/ICOMOS, 2011, p. 01 e 02).[47]

Define, assim, que as perdas referentes ao patrimônio industrial podem ser variadas, inclusive as possibilidades de permanência, com base nas diretrizes de conservação, desde que seja valorizado, gerando desenvolvimento sustentável em todos os níveis de interesse.

Para o PNPI a conservação e o estudo do vestígios industriais são fundamentais para compreender e documentar este período da história da humanidade, que marcou partes do território e seu desenvolvimento, manifestando-se diferentemente segundo a época (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO*, 2011). Considera-se a fragilidade, vulnerabilidade e incompreensão do patrimônio

[46] "[...] houve um aumento no número de pesquisas sobre as paisagens industriais [...], em grande parte, devido à crescente atenção dada à gestão e conservação." (PALMER; NEAVERSON, 1998, p. 16, tradução nossa).

[47] O patrimônio industrial é extremamente vulnerável, muitas vezes, encontra-se em risco; e frequentemente se perde pela falta de consciência, documentação, recomendação, proteção, tendências econômicas flutuantes, percepções negativas, questões ambientais ou a causa de sua magnitude e complexidade. No entanto, ao estender o ciclo de vida das estruturas existentes e de sua energia contida, a conservação do patrimônio industrial construído pode ajudar a alcançar as metas de um desenvolvimento sustentável a nível local, nacional e internacional. Afeta os aspectos sociais, físicos e ambientais de desenvolvimento e, portanto, deveria ser reconhecido. (TICCIH/ICOMOS, 2011, p. 01 e 02, tradução nossa).

industrial, que deveria ser entendido como um novo bem cultural representado e interpretado a través de uma leitura atualizada, integrada e científica, perante seus valores diversos (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO*, 2011).

Moratinos e Llanos (2010) indicam que o patrimônio industrial não está necessariamente associado ao belo, porém isso também não significa que resulte carente de estética, pois:

> *Al contrario, los edificios industriales han ido creando un lenguaje formal propio, codificado, que consciente o inconscientemente reconocemos y que hemos de aprender a valorar. Es cierto que resulta más fácil apreciar el arte de las viejas máquinas y edificios industriales de sabor ochocentista y que la balanza suele inclinarse hacia aquellas instalaciones fabriles que recogen propuestas de estilo, la mayoría de corte ecléctico-historicista o racionalista, especialmente idóneos para los revestimientos industriales, pero la belleza tiene mucho que ver también con las grandes dimensiones del espacio cubierto, con la resolución simple de cuestiones constructivas o con el empleo directo y sincero de los materiales.* (MORATINOS; LLANOS, 2010, p. 204).[48]

Consideram-se, assim, outros aspectos arquitetônicos do patrimônio industrial, que ultrapassam o estético, pois incluem, por exemplo, a resolução de problemas estruturais com a criação de novas tecnologias construtivas. Esses edifícios, em geral amplos, necessitam de medidas de intervenção que permitam a sua continuidade.

Dentre algumas medidas de intervenção, Viñuales (2001) indica que a reciclagem do patrimônio industrial deveria estar aliada à restauração, o que não significa aceitar qualquer alteração. Busca-se preservar a unidade do conjunto e as características de cada edifício em particular, com os seus aspectos estruturais e construtivos, atendendo à harmonia necessária entre a inclusão de novas obras às que já existem.

Essa preocupação está relacionada ao fato de que o patrimônio industrial, junto à *"[…] otros sectores del patrimonio cultural, se encuentran amenazados en*

[48] Pelo contrário, os edifícios industriais vêm criando uma linguagem formal própria, codificada que, consciente ou inconscientemente, reconhecemos e que precisamos aprender a valorizar. É verdade que é mais fácil apreciar a arte de máquinas antigas e edifícios industriais oitocentistas. A balança tende a inclinar-se até as instalações fabris que recorrem propostas de estilo, a maioria de corte eclético-historicista ou racionalista, especialmente idôneos, para os revestimentos industriais. Entretanto, a beleza tem muito haver com as grandes dimensões do espaço coberto, com a resolução simples de questão construtivas ou com o emprego direto e sincero dos materiais. (MORATINOS; LLANOS, 2010, p. 204, tradução nossa).

todo el mundo como resultado de las transformaciones tecnológicas, territoriales, económicas y demográficas […]" (SIMAL, 2012, p.16).[49] Além da falta de compreensão e conhecimento, necessitando que *"tanto las instituciones encargadas de la protección y gestión del patrimonio cultural como la ciudadanía en su conjunto asuman este legado como parte de su compleja y diversa estratigrafía cultural."* (SIMAL, 2012, p. 16).[50] Incorpora-se a importância da intervenção de instituições interessadas e da participação de membros da comunidade na preservação desse patrimônio.

Sobre as instituições encarregadas da proteção do patrimônio industrial, no âmbito nacional, o primeiro caso de tombamento ocorreu em 1963, quando o IPHAN protegeu as ruínas do Engenho de São Jorge dos Erasmos, onde se fabricava açúcar, principal produto de exportação da Colônia (RODRIGUES, 2010). Esse bem industrial foi inscrito no Livro do Tombo Histórico e cinco anos depois foi inscrito no Livro do Tombo das Belas Artes. No entanto, o Engenho nem sempre é considerado representativo do universo industrial, possivelmente por tratar-se de ruínas. Para Rodrigues (2010, p. 35), "considera-se ação pioneira do Iphan, no campo da preservação do patrimônio industrial, o tombamento, realizado em 1964, da Real Fábrica de Ferro de Ipanema, implantada em 1810."

A partir do século XXI, ainda na perspectiva nacional, ampliou-se o número de tombamentos na categoria de patrimônio industrial, com a inclusão de unidades fabris, por exemplo, as Indústrias Têxteis São Martinho, em Tatuí (RODRIGUES, 2010).

Segundo Moratinos e Llanos (2010), a proteção legal é só o primeiro passo visando garantir a conservação, pois consiste em uma atuação marcada dentro de um processo encadeado, devendo contemplar a valorização e difusão dos elementos para o seu consumo cultural, associando a preservação do patrimônio industrial a diversas ações.

É possível aliar a conservação do patrimônio com as novas ideias de economia sustentável, uma vez que a reutilização das construções industriais

[49] "[...] outros setores do patrimônio cultural estão ameaçados em todo o mundo, como resultado de mudanças tecnológicas, territoriais, econômicas e demográficas [...]" (SIMAL, 2012, p. 16, tradução nossa).

[50] "tanto as instituições encarregadas da proteção e gestão do patrimônio cultural, incluindo a cidadania no seu conjunto, assumem este legado como parte de sua complexa e diversa estratigrafia cultural." (SIMAL, 2012, p. 16, tradução nossa).

abandonadas tem uma importância ambiental, reduzindo a pressão sobre o espaço natural e permitindo que se utilizem áreas já construídas. As possibilidades de incorporar novas funções aos bens industriais são extensas, devido às próprias características estruturais dos edifícios, por exemplo, grandes janelas, salas amplas e materiais resistentes (ABAD, 2008).

Areces (2011, p. 25) declara que, infelizmente, algumas intervenções para a salvaguarda dos bens industriais se limitam a elementos *"[...] aislados como chimeneas, torres resfrigerantes, gasómetros y elementos fabriles auxiliares que no siempre logran comunicar e interpretar el sentir y el pálpito del complejo industrial".*[51] Assim, deve-se considerar a perspectiva de entorno, conjunto e paisagem para entender a complexidade desse patrimônio.

Entre as vantagens encontradas nas intervenções do patrimônio industrial, podemos destacar que *"mientras que el edificio histórico o artístico exige las posibilidades de elección de nuevos usos, un almacén portuario o una nave de hornos ofrece mucha mayor libertad." (*ISUSI, 1982, p. 246).[52] Um edifício industrial *"[…] obsoleto es en sí un capital. Constituido por superficies importantes, bien iluminado, de fácil acceso, su concepción misma casi siempre permite dejarle en un estado de conservación que no necesita de trabajos importantes*." (ISUSI, 1982, p.247).[53] Sendo que, em geral, os edifícios industriais estão situados nos centros das cidades, são capazes de suportar grandes cargas físicas e, por isso, suscetíveis de responder às necessidades de equipamentos coletivos locais, permitindo agregar novos usos e mantê-los na dinâmica dos territórios.

Fernández e Busquets (2003) entendem também que cada nova etapa do desenvolvimento industrial deixa obsoleta, com maior rapidez, as infraestruturas industriais das etapas anteriores. Dorado e Dorado (2011, p. 36) constatam que *"la obsolescencia de procedimientos y maquinarias obliga continuamente a la reutilización o sustitución de elementos o de estructuras por otros que respondan a*

[51] "[...] isolados como chaminés, torres, refrigeradores, gasômetros e elementos fabris auxiliares, que nem sempre conseguem comunicar e interpretar o sentir e o pulsar do complexo cultural." (tradução nossa).
[52] "enquanto o edifício histórico ou artístico exige a escolha de novos usos, um armazém portuário ou um forno oferece uma liberdade maior." (ISUSI, 1982, p. 246, tradução nossa).
[53] "[...] obsoleto é em si um capital. Constituído por superfícies importantes, bem iluminadas e de fácil acesso. Sua concepção, quase sempre, permite deixa-lo em um estado de conservação que não necessita de trabalhos importantes." (tradução nossa).

las nuevas necesidades funcionales y productivas".[54] Isso pode causar perdas materiais, sem que se avalie o potencial dessas edificações para novos usos, até mesmo operacionais.

Os edifícios industriais parcial ou completamente em desuso assumem rapidamente um aspecto de deterioração, embora a sua estrutura possa ser relativamente sólida. Sendo que, para Stratton (2000), a instalação de um museu a proposta mais utilizada para a preservação, pois tem a capacidade de unir a história social e a conservação de monumentos históricos industriais.

Esse novo modelo de museu tem como objetivo resgatar temas da história social que ocorreram praticamente no próprio lugar, com máquinas e amostras de produção (CIVERA, 2001). Sobre isso, Rahola (1998) enfatiza que o patrimônio industrial não deve ser contemplado apenas como obra, pois se refere a uma parte da história social e econômica de uma época, devendo ser inteligível aos olhos da população e havendo a necessidade de explicá-lo em toda a sua dimensão técnica e social, todavia:

> *Es evidente que no es posible convertir todo en museos y que por lo tanto la preservación de un número importante de elementos del PI* [patrimônio industrial] *ha de realizarse a través de la reutilización para otras funciones, sean públicas o privadas. Hay una importante cantidad de ejemplos de edificios industriales convertidos en escuelas, centros de ocio, viviendas, lugares comerciales, etc. Que se erigen como testimonio del proceso industrial. A menudo se busca la fácil solución de conservar las chimeneas, que no dejan de ser testimonios de que en aquel lugar concreto ha habido una industria, pero es un compromiso insuficiente.* (RAHOLA, 1998, p. 17).[55]

Dessa forma, deve-se pensar nas inúmeras possibilidades de uso do patrimônio industrial para funções necessárias à população, desde os diversos vestígios deixados e escolhidos de maneira criteriosa, pois existe uma variedade de atividades que podem ser destinadas aos espaços industriais*. "No se piense que*

[54] "a obsolescência de procedimentos e máquinas obriga, continuamente, a reutilização ou substituição de elementos ou de estruturas por outros que respondam às novas necessidades funcionais e produtivas." (tradução nossa).

[55] É evidente que não é possível converter tudo em museus e que a preservação, de um número importante de elementos do PI [patrimônio industrial], tem que ser realizada através da reutilização para outras funções, sejam públicas ou privadas. Existe uma quantidade importante de exemplos referentes aos edifícios industriais convertidos em escolas, centros de ócio, moradias, lugares comerciais etc., que são testemunhos do processo industrial. Muitas vezes, busca-se a solução mais fácil de conservar as chaminés, que não deixam de ser testemunhas de que houve uma indústria naquele lugar, mas é considerado um compromisso insuficiente. (RAHOLA, 1998, p. 17, tradução nossa).

necesariamente todo edificio a salvaguardar ha de ser dedicado a Museo o a galería de arte, existen otras necesidades que no son públicas pero que sí son populares." (ISUSI, 1982, p. 247).[56]

Os Princípios de Dublin, por exemplo, apontam a importância da inserção de um uso educacional ao patrimonio industrial. As instituições nacionais e internacionais *"[…] del área de la investigación y conservación del patrimonio, deberían ser facultadas a usarlas como dependencias educativas para el público general y las comunidades profesionales." (*TICCIH, 2011, p. 06 e 07).[57] Atribui-se um uso social visível em um museu, que somado à atividade educacional, pode alcançar mais membros da comunidade.

Devido à simplicidade de construção desses edifícios, não existem complicações técnicas, nem grandes custos para sua restauração ou uma nova função. No caso da inserção, por exemplo, de escolas e mercados, há uma diminuição nos custos quando comparado à construção de novas edificações. Já no caso de estruturas mais complexas, dentre elas, salas de concertos, bibliotecas, cinemas, galerias de arte e estúdios, o custo se igualaria ao da construção de um novo edifício (ISUSI, 1982).

Simal (1998) concorda que é mais econômico reformar e reabilitar um edifício industrial do que construir um novo para funções atuais. Stratton (2000) propõe que os novos usos devem ser financeiramente sustentáveis e, sobre isso, resulta evidente que *"[…] conservar un edificio no basta en sí mismo, sino que el mejor medio de preservarlo de modo efectivo consiste en transformarlo y en reinyectarle una vida y una función útiles a la sociedad."* (ISUSI, 1982, p. 244).[58]

Segundo os Princípios de Dublin, *"en el caso de estructuras industriales o de sitios de importancia patrimonial activos, se debe reconocer que su continuo uso y funcionamiento podría contener algo de su importancia patrimonial […]"* (TICCIH;

[56] "Não pense que, necessariamente, todo o edifício a salvaguardar deve ser dedicado a Museu ou a galeria de arte, existem outras necessidades que não são públicas, mas que são populares." (ISUSI, 1982, p. 247, tradução nossa).
[57] "[...] da área de investigação e conservação do patrimônio deveriam ser facultadas a usá-las como dependências educativas para o público geral e as comunidades profissionais." (TICCIH, 2011, p. 06 e 07, tradução nossa).
[58] "[...] conservar um edifício não basta em si mesmo, sendo que o melhor meio de preservá-lo, de modo efetivo, consiste em transformá-lo e reconectá-lo a uma vida e função útil à sociedade." (ISUSI, 1982, p. 244, tradução nossa).

ICOMOS, 2011, p. 04).[59]. E Areces (2010, p. 24) defende que *"cada edificio, monumento y espacio urbano, tiene una identidad que es necesario mantener viva en la recuperación, intervención, restauración o rehabilitación que se adopte".*[60] Ou seja, deve-se conservar o uso original ou adaptar-se a novas formas de utilização, mas garantindo a continuidade do patrimônio antigo, seus valores e suas referências históricas.

É possível constatar algumas iniciativas de reabilitação dos espaços herdados da industrialização para novos usos necessários à sociedade, que possibilita a abertura de espaços desconhecidos *"[…] para el uso público, para la actividad productiva y para las iniciativas de creación cultural, donde antes sólo había ruinas decadentes, reconocidas únicamente por los expertos en patrimonio industrial."* (SIMAL, 2012, p. 17).[61] Evidencia-se que um patrimônio conhecido, também é reconhecido pelos membros da sociedade, viabilizando a preservação.

Areces (2007) ressalta que uma nova intervenção no patrimônio deve considerar a perspectiva interdisciplinar, mais favorável à sua proteção e conservação, permitindo ter ideias alternativas, encontrando um equilibro entre as novas necessidades de uso e o respeito ao edifício histórico. Braghirolli e Durán (2007, p. 123) estabelecem que *"el legado de la industria es fundamental para explicar la dinámica de la producción material y para entender las relaciones sociales que esa producción genera".*[62] Ultrapassando a perspectiva unicamente relacionada ao aproveitamento material das estruturas, considerando o legado de cada indústria, na qual:

> *Obviamente, no se puede proponer una doctrina única para la reconversión de los edificios industriales. Incluso, el hecho mismo de reconvertir no debe tomarse como una necesidad imperiosa, condenando de esta manera toda construcción nueva. No existe una doctrina completamente hecha aplicable de manera*

[59] "no caso de estruturas indústrias ou sítios ativos de importância patrimonial, deve-se reconhecer que o seu contínuo uso e funcionamento poderiam conter algo de sua importância patrimonial [...]" (TICCIH; ICOMOS, 2011, p. 04, tradução nossa).
[60] "cada edifício, monumento e espaço urbano têm uma identidade que é necessária manter viva na recuperação, intervenção, restauração ou reabilitação que se adote." (tradução nossa).
[61] "[...] para o uso público, a atividade produtiva e as iniciativas de criação cultural, onde antes só haviam ruínas decadentes, reconhecidas unicamente pelos especialistas em patrimônio industrial." (SIMAL, 2012, p. 17, tradução nossa).
[62] "o legado da indústria é fundamental para explicar a dinâmica da produção material e para entender as relações sociais geradas." (tradução nossa).

> *sistemática a no importa qué edificio y qué contexto.* (ISUSI, 1982, p. 247).[63]

Deve-se, então, adequar as ações às características intrínsecas de cada espaço e promover um equilíbrio com as novas construções, a partir das ideias geradas pela interdisciplinaridade. As intervenções consideram a realidade desse patrimônio e a integridade funcional tanto quanto seja possível, partindo de um conhecimento dos propósitos de construção e dos diferentes processos industriais que puderam se desenvolver no decorrer do tempo, sendo reversíveis e com um impacto mínimo, documentando toda a mudança inevitável (ISUSI, 1982).

As intervenções no patrimônio industrial devem ser bem planejadas, buscando a continuidade dos imóveis e o respeito às funções, estruturas e características originais, atendendo aos interesses da comunidade local. Assim, "iniciativas em edifícios isolados, que são meritórias e necessárias, acabam por ter resultados limitados no ambiente em que se inserem se não forem unidas a ações mais abrangentes [...]" (KÜHL, 2008, p. 142). Sendo as legislações urbanas, as políticas patrimoniais e os estudos específicos aliados da preservação dos elementos industriais como bens culturais.

O reconhecimento do patrimônio industrial na categoria de bem cultural implica na reformulação dos marcos teórico e critérios, somados a elaboração de manuais sobre boas práticas de conservação, gestão, atuação e intervenção. Isso não inclui somente arquitetos e engenheiros, mas profissionais de todas as disciplinas, gestores culturais e turísticos e os políticos de todos os níveis da administração governamental (ARECES, 2010).

Ibánez (2010) indica que essas intervenções devem projetar a intensidade de interação entre o elemento material e o entorno físico que o caracteriza. As instalações industriais não são elementos isolados que podem ser contemplados à margem do seu contexto territorial, pois se altera por completo o valor do patrimônio. Na Carta de Nizhny Tagil (2003, p. 10), o patrimônio industrial é considerado emergente, muito vulnerável e ainda insuficientemente valorado, pois o valor e a autenticidade "[...] de um sítio industrial podem ser fortemente reduzidos se a

[63] Obviamente, não é possível propor uma doutrina única para a conversão de edifícios industriais. Incluso, o fato mesmo de reconverter não deve se tornar uma necessidade imperiosa, condenando dessa maneira toda construção nova. Não existe uma doutrina completamente feita e aplicável de maneira sistemática a qualquer edifício ou contexto. (ISUSI, 1982, p. 247, tradução nossa).

maquinaria ou componentes essenciais forem retirados, ou se os elementos secundários que fazem parte do conjunto forem destruídos."

Para Ibánez (2010), as máquinas e outros elementos móveis podem ser protegidos, simplesmente, levando-os a um museu. Mas as fábricas, os portos e as estações ferroviárias, por exemplo, só têm sentido na perspectiva de conjunto, que deve ser considerada nas legislações urbanísticas e de ordenação do território. Simal (2009) concorda que a conservação *in situ deve ser* considerada prioritária, buscando a adaptação quando necessário.

Nos Princípios de Dublin (2011), um uso adequado, seja original ou adaptativo, é considerado a maneira mais frequente e sustentável de assegurar a conservação do patrimônio industrial, somado ao conhecimento, por parte da sociedade. Nesse caso, a preservação do conjunto tem a possibilidade de manter a representação urbana formada pela atividade industrial que *"[...] proyectan una imagen de la ciudad como unidad, facilitando la sensación del golpe de vista que lo abarca todo con precisión y distinción." (*IAPH, 2015, p. 247).[64] Essa imagem caracteriza a cidade e lhe dá identidade, pois as instalações industriais não são elementos isolados que podem ser contemplados a margem do contexto territorial que lhe deu valor (IBÁNEZ, 2010).

Para Rahola (2007, p. 64), nesse contexto, *"[…] hay otros centros industriales del mismo sector y de otros, vías de comunicación, servicios, viviendas, etc., entre los cuales se establece un conjunto de relaciones complejas."* (RAHOLA, 2007, p. 64).[65] A existência dos referidos elementos deve ser valorizada, pois qualquer decisão deve partir de uma análise das áreas envoltórias, que considere os aspectos materiais, formais, documentais, memoriais e simbólicos capazes de caracterizar a leitura que fazemos dos elementos industriais (KÜHL, 2008).

Todavia, Bustamente (2009) destaca que quando os elementos industriais se encontram em espaços urbanos privilegiados da cidade ou do território, a pressão imobiliária sobre essas áreas obsoletas, geralmente de propriedade única, pode ser intensa e, em alguns casos, agressiva. As administrações públicas acabam por ceder à magnitude de pressão, devido à escassez de recursos para a conservação e

[64] "[...] projetam uma imagem da cidade como unidade, facilitando a sensação de impacto visual, que abarca tudo com precisão e distinção." (IAPH, 2015, p. 247, tradução nossa).
[65] "[...] existem outros centros industriais de setores iguais ou diferentes, vias de comunicação, serviços, moradias, etc., entre os quais, se estabelece um conjunto de relações complexas." (RAHOLA, 2007, p. 64, tradução nossa).

ante a falsa estratégia de se sacrificar uma parte para salvar o mais importante, resultando no entendimento incompleto do patrimônio industrial.

O patrimônio industrial também está estreitamente relacionado com o urbanismo, uma vez que sua dimensão espacial é resultado de um largo processo, no qual a sociedade transformou substancialmente a morfologia do território urbano e rural, influenciando na paisagem. Torna-se necessário interpretá-lo com base em edifícios, máquinas, objetos, arquivos, infraestruturas, moradias, serviços funcionais, processos sociais e produtivos, que têm importância na forma de ver ou entender esse patrimônio inserido na paisagem (SIMAL, 1998; ARECES, 2010).

Já as paisagens exclusivamente industrias possuem mais vida que os objetos considerados *"[…] uno a uno, que en ellos se insertan, y cuando las sociedades que los originaron desaparecen, al igual que sus procedimientos, en estos paisajes encontramos la huella viva de esos testimonios y de esos procesos."* (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO*, 2011, p. 04).[66] Assim, as paisagens industriais devem ser mantidas nas medidas de recuperação, intervenção, restauração ou reabilitação que se adotem. A ausência de conteúdo nos elementos industriais pode representar a perda da narrativa histórica e física.

Diante dessa realidade, Simal (2012) aponta a importância de estudar as paisagens industriais com base na interdisciplinaridade, pois são necessários diversos enfoques para reconhecer o seu sentido, valor e significado. Essas paisagens devem ser identificadas, selecionadas e protegidas com base em estratégias econômicas, culturais e sociais, por exemplo.

Dentre as estratégias relacionadas à paisagem industrial, o *Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico* (IAPH) (2015) destaca a proteção e sensibilização, a partir da elaboração de planos específicos direcionados ao patrimônio industrial, na qual a conservação e o estudo resultam fundamentais para a compreensão e valoração. Sendo elaborados, ainda, documentos sobre os principais bens de interesse industrial, posteriormente incluídos nas leis de ordenação urbana, que contariam com a presença de diversos agentes, por exemplo, secretarias, prefeituras, universidades e setor turístico (IAPH, 2015).

[66] "[...] um a um, que neles são inseridos, e quando as sociedades que os originaram desaparecem, semelhantes aos seus procedimentos, nessas paisagens encontramos as marcas vivas desses testemunhos e processos." (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO*, 2011, p. 04, tradução nossa).

Os Princípios de Dublin também abordam a necessidade de investigar e documentar as estruturas, os sítios, as paisagens, as máquinas, os equipamentos, os registros e os aspectos intangíveis, que são essenciais para identificar, conservar e reconhecer o patrimônio industrial, com base em investigações e programas educativos (TICCIH/ICOMOS, 2011).

O PNPI defende a realização de ações de difusão para que a sociedade compreenda melhor a importância do patrimônio industrial, a partir de boas práticas em matéria de preservação e reutilização das paisagens industriais mais importantes do país, integrando-as nos planos de proteção (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO*, 2011). Já a EPA ressalta a necessidade de: desenvolver programas de recuperação do patrimônio industrial nas ações públicas de reabilitação; recuperar e difundir as paisagens industriais abandonadas ou em declínio com valores patrimoniais; criar programas de interpretação em espaços e edifícios industriais reconvertidos; elaborar guias de integração paisagística nos diferentes tipos de edificações produtivas. Dessa forma, a preservação de estruturas, sítios, áreas ou paisagens industriais está vinculada à implementação de medidas jurídicas e administrativas (*JUNTA DE ANDALUCÍA, 2012)*.

A Carta de Nizhny Tagil afirma que os “programas para a conservação do património industrial devem ser integrados nas politicas económicas de desenvolvimento assim como na planificação regional e nacional.” (TICCIH, 2003, p. 08). E propõe: a definição de critérios relacionados à intervenção estrutural dos edifícios; o apoio às comunidades industriais ameaçadas; a prevenção de remoção ou destruição dos elementos significativos da indústria; a garantia da participação da comunidade local na proteção e conservação do seu patrimônio industrial; o estímulo à criação de associações e grupos de voluntários. Assim, “o interesse e a dedicação do público pelo património industrial e a apreciação do seu valor constituem os meios mais seguros para assegurar a sua preservação.” (TICCIH, 2003, p. 13).

Para os Princípios de Dublin (2011), o patrimônio industrial é uma fonte de aprendizado que requer difusão das suas múltiplas dimensões, ilustrando os aspectos importantes da história local, nacional, internacional e as interações através das épocas e culturas. Os referidos aspectos podem ser registrados e

difundidos com o desenvolvimento de inventários integrados e listas de estruturas localizadas nos entornos, sítios, áreas ou paisagens (TICCIH/ICOMOS, 2011).

A própria carta de Nizhny Tagil relata a importância da identificação e do levantamento de campo do patrimônio industrial para conhecer a sua amplitude. “Utilizando estas informações, devem ser realizados inventários de todos os sítios identificados, os quais devem ser concebidos de forma a proporcionarem uma pesquisa fácil e um acesso livre por parte do público.” (TICCIH, 2003, p. 05).

No caso nacional, o inventário é um instrumento previsto no artigo 216 da Constituição Federal e deveria ser o primeiro utilizado pela administração na proteção dos bens culturais. “Isso porque é pressuposto da tutela o conhecimento dos bens a serem preservados e valorizados.” (LINS, 2012, p. 305).

O inventário é um componente fundamental de estudo do patrimônio industrial, pois trata das características físicas e das condições dos sítios. “Muitas informações podem ser obtidas se o inventário for efectuado antes do abandono da utilização de um determinado processo industrial ou do fim da actividade produtiva de um sítio.” (TICCIH, 2003, p. 05).

O PNPI considera a importância de se realizar um inventário integral para a proteção e conservação do patrimônio industrial, com a construção de uma base de dados comum, identificando e valorando os testemunhos registrados e contendo: descrição do bem industrial, seu conteúdo e entorno; pesquisa histórica; estudo jurídico; análise do estado de conservação; planos de atuação ou de intervenção (restauração ou reabilitação); propostas de usos e manutenção; plano de gestão e difusão (*CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO*, 2011*)*. Essas informações foram utilizadas na elaboração do inventário sobre o patrimônio ferroviário de Mairinque, para difundir as características dos bens, permitindo preservá-los com critérios técnicos.

Especificamente sobre o inventário aplicado nos bens ferroviários de Mairinque, foram utilizadas informações preliminares e complementarias, como *“fuentes bibliográficas, material de archivo y trabajo de campo, imprescindible éste último para reunir toda la información que está dispersa y es poco y mal conocida sobre los elementos, conjuntos y paisajes […]”* (POZO, 2010, p. 209).[67] Para isso, foi

[67] “fontes bibliográficas, material de arquivo e trabalho de campo, sendo este último imprescindível para reunir toda a informação dispersa, pouco ou mal conhecida sobre os elementos, conjuntos e paisagens [...]” (POZO, 2010, p. 209, tradução nossa).

elaborado um conjunto de fichas sobre cada elemento ou bem patrimonial significativo, com a utilização de SIG, documentos, fotografias, cartografias, entre outras, conforme sugerido por Pozo (2010).

Nesse caso, o inventário tem a função de localizar, identificar, descrever, valorizar e difundir os bens culturais, sendo um instrumento de proteção, conservação e intervenção sobre os vestígios do patrimônio industrial, mediante um sistema de registro. E deve conter, por exemplo: antecedentes administrativos; localização; denominação; situação jurídica; tipologia; descrição; dados históricos; estado de conservação; documentos gráficos; usos atuais; valorização; observações; propostas de intervenção e de novos usos (SIMAL, 2009). Esses dados também foram utilizados na criação da ficha de inventário sobre o patrimônio ferroviário de Mairinque.

Na elaboração do inventário, também consideramos que uma documentação gráfica e cartográfica básica, conforme sugerido pelo IAPH (2013), incluiria um bom repertório fotográfico para transmitir a imagem de uma determinada paisagem, sua evolução e seus principais valores, além de um mapa de localização/delimitação para identificar os elementos territoriais mais relevantes.

Para Ferrari, Álvarez e Cazón (2009, p. 218), a missão do inventário seria *"documentar lo existente y realizar los aportes necesarios para preceder a su preservación y protección".*[68] O inventário ainda serviria para a difusão e preservação do patrimônio cultural, pois dispõe de informações concretas obtidas com a coleta de dados, sistematização e valorização dos bens que, posteriormente, seriam inscritos em um marco jurídico apropriado.

Para reunir todas as informações coletadas sobre Mairinque, visando alcançar o último objetivo dessa pesquisa, decidimos realizar um inventário do patrimônio imóvel relacionado à atividade industrial desenvolvida no espaço urbano. Para isso, incialmente, é necessário contextualizar as medidas direcionadas ao patrimônio industrial ferroviário, por tratar-se de uma tipologia específica, com características próprias, que influenciam na definição do inventário.

[68] "documentar o existente e realizar os aportes necessários para proceder a sua preservação e proteção." (tradução nossa).

3.2 Exemplos de diretrizes de preservação vinculadas ao patrimônio industrial ferroviário

A chegada da ferrovia provocou, num primeiro momento, uma mudança na percepção que o homem tinha do espaço, do tempo e da sua relação com o território. A industrialização associou-se, diretamente, a esse meio de transporte, pois auxiliou no funcionamento das ferrovias e foi por elas impulsionada, principalmente na segunda fase da Revolução Industrial (KÜHL, 2008). Ainda para Villar (2005):

> En efecto, la organización de la explotación ferroviaria, todavía en una fase de crecimiento inicial, necesitaba incrementar progresivamente sus factores de producción – recursos naturales, capital y trabajo – para continuar la expansión. Esto provocaría una dispersión y proliferación de numerosos núcleos o enclaves ferroviarios, en espacios hasta ese momento deshabitados o con escaso poblamiento, que irán creciendo en importancia conforme se van añadiendo a las primitivas estaciones, nuevas instalaciones como depósitos, talleres, muelles, aguadas, etc. Estos primeros núcleos del ferrocarril serán en sus momentos iniciales bastante modestos, comunas edificaciones todavía precarias, pero en continua expansión. El facto de localización, estimulado por la presencia de un enlace de varias líneas de ferrocarril, importantes poblaciones en las proximidades o empujes económicos de actividades mineras, portuarias o de otro tipo, va hacer crecer estos núcleos y consolidar su importancia. (VILLAR, 2005, p. 35).[69]

Sobre esses povoamentos iniciais, Finger (2012, p. 01) concorda que "as primeiras vilas operárias e ferroviárias foram construídas no contexto de transformações tecnológicas, econômicas e sociais pelas quais o mundo passou após o período da Revolução Industrial." Essas transformações refletiram na forma "moderna" de ver o mundo, inserindo conceitos até o momento inexistentes, por exemplo, noções de evolução, superação, funcionalidade, privacidade e moralidade, aliados às preocupações com questões sanitárias e urbanísticas. Estes "levaram a uma revisão dos antigos padrões urbanísticos e arquitetônicos, gerando modelos

[69] De fato, a organização das operações ferroviárias, numa fase de crescimento inicial, necessitava incrementar progressivamente seus fatores de produção – recursos naturais, capital e trabalho – para continuar a expansão. Isso provocou uma dispersão e proliferação de numerosos núcleos ou enclaves ferroviários em lugares, até então, desabitados ou com escassos povoamentos. Estes cresceram em importância, conforme foram adicionadas as primitivas estações e as novas instalações, por exemplo, depósitos, oficinas, docas, reservatórios etc. Estes primeiros núcleos ferroviários eram, inicialmente, bastante modestos, com edifícios comunitários ainda precários, mas em contínua expansão. A localização era estimulada pela presença de um enlace de várias linhas de trem, importantes povoados nas proximidades ou pressões econômicas de atividades mineiras, portuárias ou de outro tipo, que fizeram crescer estes núcleos e consolidaram sua importância. (VILLAR, 2005, p. 35, tradução nossa).

que substituíram as antigas formas de habitar.” (FINGER, 2012, p. 01). Criaram-se novas relações urbanas, sociais e de trabalho que marcaram vários países no mundo.

No Brasil, o patrimônio industrial é intensamente marcado pela ferrovia que, de acordo com Pinheiro (2004, p. 117), foi “um símbolo de comunicação, transporte e meio de integração entre várias cidades, desde as maiores até os mínimos lugarejos que despendiam essencialmente do trem para o seu sustento.” A perda da ferrovia resultou em sérios prejuízos para o sistema de transporte e para a cultura técnica que o Brasil desenvolvera.

Ainda no Brasil, a construção das vilas operárias associadas à ferrovia, foi iniciada na segunda metade do século XX, “[...] com o surgimento de aglomerações com organização espacial seguindo diretrizes estabelecidas pelo proprietário ou pelo engenheiro envolvido no empreendimento industrial.” (CORREIA, 1999, p. 01).

Dentre outros impactos da ferrovia, Finger (2012) ressalta a formação a partir da educação, direcionada aos jovens, para crescerem aptos ao trabalho nas áreas de operação industrial. Nessas áreas, o número de moradias variava de acordo com a importância do local, para manter a precisão e a pontualidade das companhias, a partir da proximidade com o espaço de trabalho.

As casas dos operários podiam ser implantadas de três formas, inseridas dentro dos edifícios das estações, ao longo da linha (individualmente ou em blocos) ou formando vilas ferroviárias. As maiores vilas estavam localizadas em áreas de entroncamento, pontos finais das linhas ou grandes complexos ferroviários, concentrando equipamentos, oficinas e pátios que aumentavam o número de funcionários (FINGER, 2012).

As vilas ferroviárias, para Finger (2012), tinham uma proposta urbanística explícita, com arruamento hierarquizado e com distribuição de unidades conforme o *status. S*endo as ruas principais destinadas aos funcionários mais graduados e as secundárias aos menos, com habitações menores, geminadas ou na forma “fita”. Enquanto as moradias dos funcionários de cargos elevados eram isoladas, geralmente mais ornamentada e estrategicamente posicionadas em locais que permitissem um controle de determinado trecho da via. As residências seguiam o mesmo padrão de alinhamento, proporcionando um aspecto de ordem.

Os planos urbanísticos seguiam os sistemas de controle da produção industrial, que se apresentavam também nos imóveis instituídos pelas companhias. Dentre eles, estavam os "alojamentos para solteiros", que se caracterizavam por serem galpões com beliches distribuídas em um único espaço ou com uma série de "[...] pequenos quartos dispostos lateralmente em forma de fita. Contavam com banheiro e cozinha coletiva, nenhum espaço 'social', e não apresentavam praticamente nenhum tipo de ornamentação." (FINGER, 2012, p. 06). Além disso, eram estabelecidos os edifícios sociais, que estavam relacionados aos clubes, cinemas, teatros, igrejas, escolas e sindicatos, que variavam de tamanho e implantação, possuindo, em geral, alguma ornamentação e localização privilegiada. Enquanto os edifícios funcionais eram formados por armazéns, mercearias, entre outros, localizados, em geral, próximos às vias e sem ornamentações (FINGER, 2012).

Com relação ao impacto urbano da ferrovia no âmbito estadual paulista, Landim (2004) enfatiza que nas cidades, particularmente naquelas fundadas e/ou desenvolvidas em razão da ferrovia, a malha urbana organizou-se por causa da estação ou teve seu eixo principal deslocado. "Dessa forma, o traçado urbano organizou-se originalmente em razão desses elementos, e a ferrovia acabou por gerar a configuração urbana, dando as diretrizes para a configuração das cidades." (LANDIM, 2004, p. 66 e 67).

Por onde passou a ferrovia, a vida não voltou a ser como era antes e hoje *"[…] en esta dimensión paisajística de lo ferroviario podemos distinguir diferentes componentes como pueden ser el urbanístico, el arquitectónico, el tecnológico y el social." (*SIMAL, 2011, p. 117).[70] Estes componentes configuram os diferentes valores que podemos associar a esse patrimônio, pois:

> *El legado histórico del ferrocarril ha sido muy importante desde su aparición hace ya más de siglo y medio. Su presencia configuró nuevas relaciones económicas, políticas y sociales en una sociedad que se ha transformado a ritmos acelerados en los últimos años. Como consecuencia de las propias evoluciones tecnológicas y las innovaciones constantes en la explotación y gestión de los ferrocarriles, hoy se muestra un gran acervo de edificios, instalaciones y espacios que es preciso estudiar y sistematizar para proceder a una correcta protección y*

[70] "[...] nessa dimensão paisagística do ferroviário, podemos distinguir diferentes componentes, que podem ser o urbanístico, arquitetônico, tecnológico e social." (SIMAL, 2011, p. 117, tradução nossa).

> *preservación de este importante patrimonio.* (VILLAR; VEGA; MURIEL, 2005, p. 64).[71]

Todavia, a ferrovia ainda representa um imenso patrimônio cultural surpreendentemente desconhecido para a sociedade. *"Ese desconocimiento lleva a su falta de valoración, y esta carencia, inexorablemente a su destrucción y desaparición."* (VILLAR; VEGA; MURIEL, 2005, p. 59).[72] Além disso, o escasso valor reconhecido socialmente, o estado de abandono após a perda das funções e a comentada pressão urbana na segunda metade do século XX, incidiram de maneira decisiva no legado industrial e ferroviário (IAPH, 2015).

Para reverter esse cenário, devemos considerar as propostas do TICCIH (2009) sobre a necessidade das administrações públicas aplicarem leis de proteção ao patrimônio e aos elementos industriais de sua competência, motivando a criação de políticas e de planos específicos para o tratamento das áreas ferroviárias.

Na década de 1970, desenvolveram-se discussões sobre a preservação das estruturas ferroviárias, que sofriam com "[...] atentados contra sua integridade pelas transformações do sistema ferroviário, que implicou a supressão de várias linhas e o conseqüente abandono e destruição de muitos de seus edifícios." (KÜHL, 2008, p. 51 e 52).

Em 1970, no Brasil, em âmbito estadual paulista, ocorreram tentativas de ampliar a perspectiva do patrimônio para além do bem isolado e do conceito arquitetônico. Contudo, essas tentativas teriam sido parcialmente absorvidas na prática do CONDEPHAAT "[...] o que explicaria a apreciação do bem ferroviário [...] em função do valor histórico-arquitetônico." (OLIVEIRA, 2010, p. 190 e 191). O autor relata que os primeiros processos abertos na década de 1970, por solicitação do próprio órgão, assim como seus pareceres, foram fundamentados no valor arquitetônico.

Para Oliveira (2010, p. 185), "o exemplo mais notório do recurso ao valor arquitetônico está no processo de tombamento da estação ferroviária de Mairinque

[71] O legado histórico da ferrovia foi muito importante desde o seu surgimento, há mais de um século e meio. Sua presença configurou novas relações econômicas, políticas e sociais, em uma sociedade que se transformou a ritmos acelerados nos últimos anos. Como consequência das próprias evoluções tecnológicas e as inovações constantes na exploração e gestão da ferrovia. Hoje há um grande acervo de edifícios, instalações e espaços que necessitam de estudos sistemáticos para proceder a uma correta proteção e preservação desse importante patrimônio. (VILLAR; VEJA; MURIEL, 2005, p. 64, tradução nossa).

[72] "Esse desconhecimento leva à desvalorização e essa carência inexorável, a sua destruição e desaparecimento." (VILLAR; VEGA; MURIEL, 2005, p. 59, tradução nossa).

(Processo de tombamento nº 24383/86).” Sendo o parecer favorável ao caráter inédito do sistema construtivo (o uso do concreto armado) e ao fato de ser obra do arquiteto Victor Dubugras. Dessa forma, nos tombamentos paulistas dos bens ferroviários, a representatividade encontrava-se no quadro tradicional da história da arquitetura brasileira.

Posteriormente, a valoração do patrimônio ferroviário se expandiria junto ao conceito de patrimônio cultural em geral. “Neste sentido, a concepção de área envoltória e paisagem será evocada para sustentar o parecer da estação de Guaratinguetá e da Vila de Paranapiacaba.” (OLIVEIRA, 2010, p. 197).

Oliveira (2010, p. 197) considera que “[...] as edificações ferroviárias são cada vez mais reconhecidas, na década de 1980, como vestígios materiais da história da cafeicultura em São Paulo.” Para Rodrigues (2010), cerca de dez estações ferroviárias foram tombadas no decorrer dessa década. Enquanto Vargas (2009) esclarece que as orlas ferroviárias e outras áreas urbanas deprimidas, nesse período, começaram a ser consideradas durante as intervenções no espaço urbano, configurando, então, uma época de transformações no cenário de preservação dos espaços ferroviários.

No século XXI outros exemplares ferroviários foram tombados, no âmbito federal, “[...] como o Conjunto de Edificações da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, em Jundiaí, e a Estação de Mairinque [...] em 2004, exatos quarenta anos depois do tombamento da Real Fábrica.” (RODRIGUES, 2010, p. 35 e 36).

No estado de São Paulo, Rodrigues (2010) indica que o CONDEPHAAT vem se dedicando ao inventário de bens ferroviários pertencentes à extinta RFFSA, expandindo, assim, o conhecimento dos bens representativos da industrialização por parte do poder público. Entretanto, Rodrigues (2010) explica que, no caso das ferrovias, o tombamento se pautou na consolidação de uma imagem nostálgica do passado, atribuída ao bem isolado. Sendo que as estações, associadas às chegadas e partidas ou às separações e encontros, são relevantes para a memória, porém não esclarecem a importância econômica e tecnológica dos sistemas ferroviários, por meio da sustentação funcional, representada por armazéns, oficinas, residências, instalações mecânicas etc.

O número de solicitações de tombamento para estações também supera os direcionados a armazéns, oficinas, entre outros e não se compara a quantidade

diminuta de pedidos de tombamento para conjuntos “[...] nos quais a técnica poderia ser amplamente observada e compreendida.” (RODRIGUES, 2010, p. 39).

Rodrigues (2010, p. 39) define que essa tendência representa uma resistência à ampliação do tombamento para outros bens referentes à atividade ferroviária, pois as avaliações técnicas dos órgãos de preservação, reduz “[...] a complexidade das estradas de ferro à nostálgica estação ferroviária [...]”. Sendo que alguns bens são desconsiderados, em parte, devido os aspectos arquitetônicos não possuírem valor artístico.

Rodrigues (2010) ainda alerta para a falta de antecipação, por parte dos órgãos de proteção, perante a crescente destruição e obsolescência das estruturas fabris. Quando essas estruturas começam a ser estudadas, já estão sem maquinários, valorizando apenas as características externas da edificação. “O tombamento acaba, assim, orientado pelo edifício, sem que tampouco se considere o entorno, cuja construção, muitas vezes, relaciona-se à presença da planta fabril.” (RODRIGUES, 2010, p. 37). Dessa forma, os antigos tombamentos, em geral, foram pontuais e pautados nas qualidades arquitetônicas das edificações, desconsiderando a ambiência urbana e o contexto histórico funcional.

Izarzugaza (2008) enaltece a consideração por outros aspectos da ferrovia, dentre eles, o fato de ser uma grande modeladora da paisagem à escala local, estabelecendo instalações que determinavam o crescimento dos centros, criando novos focos urbanos e aspectos sociais ainda não registrados. Além da ferrovia promover as viagens, a noção de velocidade, as novas referências urbanas, a aproximação de lugares, a unificação de horários etc. Tornando-se alusiva a várias mudanças históricas, que não se limitaram à arquitetura, pois influenciaram no comportamento das pessoas e nos aspectos de organização do território. Representa, então, *“un gran acervo de edificios, instalaciones y espacios que es preciso estudiar y sistematizar para proceder a una correcta protección y preservación de este importante patrimonio.” (*VILLAR; VEGA; MURIEL, 2005, p. 64).[73]

A história do transporte contribuiu para a técnica, ciência e mecânica, ocasionando evidentes implicações geográficas, econômicas, políticas e sociais,

[73] “um grande acervo de edifícios, instalações e espaços, que devem ser estudados e sistematizados para proceder a uma correta proteção e preservação desse importante patrimônio.” (VILLAR; VEGA; MURIEL, 2005, p. 64, tradução nossa).

constituído por um conjunto de elementos heterogêneos, que podem ser classificados em função da sua propriedade e utilidade (CIVERA, 2007). Burman e Stratton (1997) destacam que a ferrovia foi uma das mais importantes tecnologias, sem a qual, muito da civilização do século XIX não se tornaria o que conhecemos, uma vez que essa atividade marcou o território de diversas maneiras.

A ferrovia é uma área complexa na perspectiva do patrimônio, pois é mais difícil de manusear do que as áreas convencionais e bem aceitas. Muitos dos locais direcionados a ferrovia ainda estão em uso, principalmente para o propósito original, dependendo dos interesses dos seus donos, devendo-se avaliar a propriedade e os usos atribuídos a esse patrimônio, antes de se proceder a preservação (BURMAN; STRATTON, 1997).

Para Burman e Stratton (1997), existem lugares ferroviários que ocupam espaços urbanos de alto valor, onde a pressão pode ser intensa e a adaptação a novos usos claramente uma opção, desde que considere a importância histórica da ferrovia nas suas diversas manifestações. O tratamento do patrimônio ferroviário ainda deve estar apoiado em um nível adequado de conhecimento e compreensão, somado ao cuidado profissional, para que as gerações futuras possam entender de forma tangível o seu impacto sobre a humanidade, representando-o em todas as suas ramificações e elementos.

Sobre os problemas atuais que sofrem as diversas estruturas ferroviárias, Falconer e Jones (1997) expõem o fato de muitos espaços significativos terem sido demolidos sem considerar a possibilidade da reutilização. Aqueles que restaram devem ser tratados com mais “simpatia”, pois representam um potencial para reutilizações bem-sucedidas.

Burman e Stratton (1997) destacam a potencialidade das ferrovias para novos usos, pois suas estruturas são adaptáveis, sem perder os valores culturais e associativos no processo, podendo aliar proteção, continuidade do imóvel e inserção na dinâmica atual. É essencial que o conhecimento e compreensão continuem a se desenvolver, pois é fácil encarar o passado ferroviário através de uma visão nostálgica que desperta aspectos afetivos, no entanto, o patrimônio ferroviário merece a mesma qualidade de tratamento que o resto do passado, incluindo a criação de políticas responsáveis pelo seu futuro.

Burman e Stratton (1997) apontam a imensa contribuição da ferrovia para o passado, presente e futuro, devido a sua importância econômica, social, geográfica,

tecnológica, arquitetônica e de engenharia. Sendo necessário o avanço nos estudos, incentivando a pesquisa nos museus, universidades e demais instituições e expandindo o conhecimento, adquirido no nível acadêmico, para diferentes públicos. Auxilia-se, assim, as agências de conservação, registro e o setor voluntário com seus objetivos e atividades, aliando os diferentes conhecimentos sobre esse patrimônio, sejam técnicos ou não, buscando a sua preservação.

Observa-se, ainda, a potencialidade para um plano de reutilização adequado à realidade local do patrimônio ferroviário, pois constitui um sistema completo e um símbolo das mudanças que se produziram na paisagem e na vida econômica e social de diversas comunidades, formando seu patrimonio cultural (FERRARI, 2007).

Dessa forma, consideramos as pesquisas realizadas sobre o patrimônio industrial e ferroviário para elaborar um inventário dos bens imóveis localizados na área urbana central de Mairinque vinculados à companhia EFS. Realizamos essa atividade com base em levantamento de campo, mapeamento, entrevista e aplicação de fichas de inventário, ressaltando aspectos citados na investigação bibliográfica e documental.

3.3 Diretrizes de preservação vinculadas aos bens ferroviários imóveis localizados na área urbana central de Mairinque referentes à companhia EFS

No caso específico do patrimônio ferroviário de Mairinque, consideramos que “trabalhar com edifícios e complexos industriais significa em geral atuar em áreas grandes, na maioria das vezes obsoletas e decadentes, que só poderão ser reinseridas numa nova realidade agindo em escala mais ampla.” (KÜHL, 2008, p. 139). Assim, configura uma tarefa complexa por tratar de bens diversos com diferentes usos e estados de conservação, que exigem a investigação e a documentação dos sítios e estruturas industriais, a partir, por exemplo, das dimensões históricas, tecnológicas, arquitetônicas, urbanas e socioeconômicas para sua preservação.

Dessa forma, trabalhamos com os conceitos teóricos levantados no decorrer desta pesquisa, incluindo a aplicação do inventário como uma diretriz prévia à preservação e que não foi identificada nas propostas de proteção, organização e intervenção no espaço ferroviário de Mairinque na perspectiva do conjunto. Sendo

fundamental para identificar formas eficientes de preservação dos imóveis e espaços construídos ainda existentes e para o registro dos espaços que não existem mais.

O inventário foi dividido em levantamento de campo, mapeamento, entrevista e aplicação de fichas, reunindo todas as informações históricas coletadas sobre Mairinque e relacionando à realidade de conjunto, com base nas diretrizes de preservação vinculadas ao patrimônio industrial ferroviário.

3.3.1 Levantamento de campo

Como parte do inventário, consideramos a importância inicial do levantamento de campo, sugerido anteriormente pela carta de Nizhny Tagil (2003). Aplicamos essa ferramenta para identificar os imóveis e espaços construídos relacionados à antiga companhia EFS, a partir de um registro fotográfico atual, definindo a localização geográfica, os usos, os proprietários e o estado de conservação. Tais informações estão presentes, de forma detalhada, nas fichas de inventário (vide apêndice C em anexo).

Os dados foram coletados buscando entender a formação ferroviária de Mairinque e a permanência ou alteração dos bens imóveis, sendo informações complementares a ficha de inventário desenvolvida, auxiliando na localização a partir dos Sistemas de Informação Geográfica (SIG).

Para determinar o estado de conservação, foi observada a aparência externa em muitos dos bens imóveis, pois estão em áreas de uso particular ou de concessão. Essa observação externa corresponde à conclusão sobre o estado de conservação dos bens imóveis, presente também nas fichas de inventário e no mapeamento.

No levantamento de campo, identificamos os casos de maior relevância do legado ferroviário encontrado na área urbana central de Mairinque. A identificação e a classificação dos imóveis foram realizadas a partir das informações bibliográficas e documentais referentes à Mairinque e, principalmente, com base na consulta de mapas e fotografias antigas, para localizar esses espaços e verificar a existência física dos bens imóveis associados à EFS e característicos da vila ferroviária.

Inicialmente, durante o levantamento de campo, ficou evidente o alto nível de descaracterização das fachadas dos antigos imóveis destinados à moradia e construídos no período de 1903 a 1904, associados à EFS, que passaram por diferentes níveis de intervenção, com a substituição, principalmente, das janelas e

portas. Essa realidade foi comparada a fotografias antigas, nas quais é possível identificar fachadas padronizadas, alinhadas e de acordo com a distribuição hierárquica dos operários da companhia EFS.

Abaixo, seguem exemplos de imóveis, localizados na Rua Luiz Matheus Maylasky, que apresentam descaracterizações evidentes, com a modificação, por exemplo, da pintura, das esquadrias e dos materiais. Entretanto, estes conservam a forma, o alinhamento, a ornamentação e o gabarito, sendo todas as casas desse quarteirão, referentes à EFS, ainda de um pavimento. Cabe destacar que a maior parte dos imóveis para moradia dos funcionários da companhia ainda mantém o uso original residencial (vide figura 37).



Figura 37: exemplo de descaracterização dos imóveis na Rua Luiz Matheus Maylasky. **Fonte:** autoria própria

Em alguns imóveis destinados à moradia para os funcionários da EFS, a descaracterização foi intensa, havendo alteração ou destruição de toda a fachada, permanecendo apenas o alinhamento e o gabarito de um pavimento, conforme observado na Rua Marechal Deodoro. Nessa rua, fica evidente também a presença do prédio de quatorze pavimentos, que se encontra no entorno definido pelo CONDEPHAAT e destoa do conjunto ferroviário inicial, caracterizado pelos imóveis de um ou dois pavimentos (vide figura 38).



Figura 38: exemplo de descaracterização intensa nos antigos imóveis destinados à residência para os funcionários da EFS na Rua Marechal Deodoro. **Fonte:** autoria própria

Contudo, na Rua Luiz Matheus Maylasky, foi possível identificar quatro imóveis conservados integralmente, apresentando forma, gabarito, alinhamento e fachada com aspectos originais, mantendo elementos, dentre eles, portas, janelas e ornamentação. Sendo o imóvel abaixo (os demais imóveis se encontram descritos nas fichas de inventário - vide apêndice C) o único a apresentar ornamentação diferenciada e em maior quantidade, perante os outros imóveis inicialmente estipulados para moradia dos funcionários da EFS (vide figura 39). Segundo Figueiredo (2017), esse imóvel foi moradia do médico da vila, por isso sua elevada ornamentação e tamanho.



Figura 39: exemplo de imóvel conservado integralmente na Rua Luiz Matheus Maylasky. **Fonte:** autoria própria

Ainda no levantamento de campo foi possível identificar, na Rua Carlos Gomes, descaracterizações nas fachadas dos imóveis. Segundo Della Manna (1981), nessa rua localizavam-se os imóveis direcionados aos funcionários com altos cargos na companhia. Um único imóvel (casa evidenciada na figura 40) apresenta-se conservado integralmente, entretanto, os demais imóveis relacionados à EFS mantêm a forma, o alinhamento, grande parte da ornamentação e o gabarito de um pavimento. Sendo incorporado apenas um imóvel com dois pavimentos, referente à ocupação de uma área não construída do quarteirão, alterando o gabarito original estipulado para essa quadra.



Figura 40: casas dos funcionários da EFS na Rua Carlos Gomes. **Fonte:** autoria própria

Na Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque foi observado um maior número de imóveis descaracterizados para abrigar novos usos comerciais, sendo o primeiro imóvel do quarteirão (atualmente um salão de cabeleireiro) o único conservado integralmente. Nessa quadra, ainda identificamos imóveis parcialmente conservados, por terem alterado apenas um item da fachada (geralmente uma das janelas), e descaracterizados, pois mantêm a forma, o gabarito e o alinhamento, porém passaram por alterações de alguns itens característicos das fachadas antigas (vide figura 41 e 42).



Figura 41: imóveis que abrigam novos usos ou mantêm os usos originais de moradia, com fachadas descaracterizadas, conservadas integral ou parcialmente na Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque (2016). **Fonte:** autoria própria



Figura 42: fachadas descaracterizadas para abrigar novos usos comerciais na Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque (2016). **Fonte:** autoria própria

Já na Avenida Gaspar Ricardo Junior, identificamos a maior quantidade de imóveis conservados integralmente e que, segundo Della Manna (1981), eram referentes às moradias dos funcionários de altos cargos da EFS. Essa rua apresenta um acervo fotográfico elevado, que permitiu uma análise detalhada dos imóveis, sendo que dos seis imóveis identificados, três podem ser considerados conservados integralmente, pois mantiveram grande parte dos elementos das fachadas, alterando unicamente a cor e inserindo toldos (que são elementos removíveis ou passíveis de reversão). Enquanto os demais imóveis sofreram descaracterizações das portas e janelas, porém mantiveram a ornamentação, a forma, o alinhamento e o gabarito original. Vale destacar que os imóveis dessa rua passaram por um processo de restauração promovido pelos alunos do SENAI entre 2013 e 2014 (SILVA, 2014) (vide figura 43).



Figura 43: sequência de imóveis relacionados à moradia dos funcionários da EFS na Avenida Gaspar Ricardo Junior (2016). **Fonte:** autoria própria

Afastada do conjunto residencial e mais próxima à área de operação ferroviária, na Rua Luiz Matheus Maylasky, foi construída posteriormente a casa do engenheiro, apresentando uma tipologia arquitetônica diferenciada das demais residências, além de ser mais ampla e isolada dos blocos de casas. O imóvel preserva o uso residencial e possui uma estrutura conservada integralmente, mantendo os elementos da fachada, dentre eles portas, janelas e ornamentação, além da forma e do gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação (vide figura 44).



Figura 44: casa do engenheiro (2016) na Rua Luiz Matheus Maylasky. **Fonte:** autoria própria

Ainda na parte destinada às moradias, na Rua Marechal Deodoro, foi possível identificar dois imóveis que se distinguem das casas, sendo que a partir da entrevista com Figueiredo (2017), foi possível identificá-los como o antigo ambulatório e a antiga farmácia, descritas nos documentos da década de 1920. Os imóveis apresentam descaracterizações, algumas decorrentes das mudanças de uso para moradia e comércio, com a troca de elementos das fachadas, dentre eles, portas e janelas. Porém, mantendo a ornamentação, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação (vide figuras 45 e 46).



Figura 45: antigo ambulatório na Rua Marechal Deodoro (2017). **Fonte:** autoria própria



Figura 46: antiga farmácia na Rua Marechal Deodoro (2017). **Fonte:** autoria própria

Também a partir do levantamento de campo, ficou evidente que a formação original de Mairinque, dividida pela linha de trem e com acesso por túneis, continua em destaque, sendo a estação um marco central, ressaltando sua formação em "ilha". Dessa forma, a ferrovia determina os caminhos de passagem da cidade para pedestres e para o transporte rodoviário, dividindo os bairros e mantendo a atividade ferroviária marcada na paisagem, com o cruzamento constante de vagões transportando cargas e definindo os aspectos urbanísticos principais de identificação desse espaço ferroviário (vide figura 47).



Figura 47: túneis de passagem para pedestres e automóveis com as linhas de trem em funcionamento em Mairinque (2016). **Fonte:** autoria própria

Identificamos ainda a inexistência de alguns imóveis e espaços construídos originais, principalmente aqueles relacionados às atividades sociais. No local onde existia a escola, da década de 1930, foi construída a nova Escola Municipal "Professor Manoel Martins Villaça", na Avenida Dr. Gaspar Ricardo Junior (FIGUEIREDO, 2017). Dessa forma, o imóvel inicial não existe mais, porém a área mantém a função educacional.

Outro imóvel que não existe mais é a primeira sede da SRM, de 1903, que estava localizada na Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque e foi transferida para o teatro-cinema construído posteriormente (FIGUEIREDO, 2017). No local da sede inicial foi construído um edifício para abrigar uma instituição religiosa, alterando a função desse espaço originalmente definido pela EFS.

Já o antigo hotel, localizado na Avenida Gaspar Ricardo Junior, de 1903, não existe mais e no local foi instalado a Câmara Municipal de Mairinque. Dessa forma,

toda a área possui uma nova utilização que não tem relação com a função social original vinculada à EFS.

Todavia, o teatro-cinema e sede da SRM, construído em 1959, na Praça D. José Gaspar, possui uma estrutura conservada integralmente e mantém as atividades de lazer e de cultura promovidas no município. O imóvel é um dos que mais se destaca no conjunto, pela sua grandiosidade, com uma ampla forma e gabarito de dois pavimentos, que se diferencia das demais estruturas e pelo seu estado de conservação integral, funcionando como Centro Municipal Educacional e Cultural. O imóvel atualmente é administrado pela prefeitura e na sua fachada ainda é possível identificar a sigla da SRM (GUIA SÃO ROQUE, 2009) (vide figura 48).



Figura 48: novo teatro-cinema e sede da SRM na Praça D. José Gaspar (2016). **Fonte:** autoria própria

Localizamos também o antigo campo de futebol, de 1940, que foi elaborado em área cedida pela EFS para os funcionários, na Rua Elías Sodré, mantendo o nome do CASM, o espaço e a função original. Entretanto, foram agregadas novas estruturas de lazer, sem relação com as estruturas antigas, sendo então considerado descaracterizado (vide figura 49).



Figura 49: Clube Atlético Sorocabana Mayrink na Rua Elías Sodré (2016). **Fonte:** autoria própria

Na parte operacional, o único edifício passível de visitação é a estação ferroviária, de 1908, de propriedade pública, tombada por dois órgãos de proteção e que hoje abriga o Centro da Memória Ferroviária de Mairinque e a Associação Mairinquense de Preservação Ferroviária (AMPF), formada pelos antigos ferroviários. Nesse imóvel, foi possível constatar a sua fragilidade estrutural, decorrente de problemas de infiltrações, partes quebradas e fiação aparente, além de novas intervenções pontuais, por exemplo, a troca da cobertura, que estava parcialmente danificada. Entretanto, não foram identificadas intervenção com relação à restauração proposta em 2015.

Consideramos que o imóvel mantém grande parte das suas características antigas, constatadas no material iconográfico e documental, podendo ser classificado como conservado integralmente. Os problemas estruturais podem ser sanados com intervenções de manutenção e correção, sendo que o estado em que se encontra atualmente não interfere no entendimento do imóvel (vide figura 50).



Figura 50: estação ferroviária de Mairinque (2017). **Fonte:** autoria própria

Ainda na área operacional, foi possível identificar parte da primeira oficina, de 1903, a partir das características descritas nas pesquisas bibliográficas e documentais, que a definiam como a área de alvenaria destinada aos escritórios e almoxarifado. Já as demais partes dessa oficina, construídas em madeira, não foram encontradas. Nesse ponto, vale ressaltar que a análise se baseia nos aspectos externos das estruturas em área de concessão, perceptíveis desde outros pontos de visualização da cidade. Com relação a esse imóvel, ficou evidente a sua fragilidade estrutural decorrente da ação do tempo, com partes quebradas e elementos faltantes, que gera um aspecto de abandono ao imóvel e determina sua conservação parcial, porém mantendo os elementos da fachada, dentre eles, o vão falso, a forma, as portas, as janelas e as telhas (vide figura 51).



Figura 51: parte da oficina de 1903 composta pelos escritórios e almoxarifado (2017). **Fonte:** autoria própria

Já o galpão, de 1910, transformado posteriormente em oficina de montagem e reparação de locomotivas, carros e vagões, apresenta-se isolado entre elementos vegetativos, que dificultam sua visualização e análise, podendo ser considerado conservado parcialmente. Esse imóvel, que se encontra na área de concessão, foi identificado, principalmente, pelos símbolos da EFS e pela data inscrita, que corresponde à reforma promovida pela companhia em 1947 (vide figura 52).



Figura 52: galpão da EFS reformado em 1947 (2017). **Fonte:** autoria própria

Já a emenda, construída em 1930 ao imóvel principal da primeira oficina, possuía a função de almoxarifado (FIGUEIREDO, 2017). Atualmente, está parcialmente oculta pelos vagões estacionados em volta da estação (ponto de visualização utilizado para analisar grande parte da área operacional) e possui novos usos estipulados pela empresa ferroviária concessionária. Mesmo expondo algumas intervenções na sua estrutura, estas não comprometem o entendimento do edifício, sendo considerado conservado integralmente (vide figura 53).



Figura 53: emenda ao imóvel dos escritórios e almoxarifado (2016). **Fonte:** autoria própria

Já o antigo armazém, da década de 1930, construído na área onde existira o jardim, está em área de concessão da nova empresa ferroviária e encontra-se sem uso. O imóvel pode ser considerado conservado integralmente, pois apresenta novos elementos que podem ser removidos, dentre eles, a pintura branca que cobriu o símbolo da EFS e uma pequena construção, ambos realizados na fachada (vide figura 54).



Figura 54: antigo armazém da EFS (2016). **Fonte:** autoria própria

Ainda na área de concessão, identificamos o antigo alojamento para os funcionários solteiros da EFS que, posteriormente, foi transformado em escola. O

imóvel possui um novo uso administrativo definido pela empresa concessionária, apresentando estrutura descaracterizada, devido às alterações na fachada, dentre elas, o emparedamento de portas e janelas (vide figura 55).



Figura 55: antigo alojamento para os funcionários solteiros da EFS (2017). **Fonte:** autoria própria

Também na área de concessão, onde existia o antigo restaurante, anterior a 1906, foi instalado um novo edifício destinado à atividade operacional. Essa nova estrutura aparece em mapas da FEPASA, a partir da década de 1970, e está relacionada ao uso da empresa concessionária, não possuindo a função social original (vide figura 60).

Ainda no espaço operacional, identificamos a possível área destinada à fundição, de 1920, que se encontra isolada entre imóveis em uso pela empresa concessionária, o que dificultou a sua caracterização. Porém, em outros pontos da cidade, é possível identificar que os imóveis existentes seguem os padrões do pavilhão de reparação construído em 1960. Ou seja, provavelmente, os espaços originais destinados à fundição não existem mais (vide figura 56).



Figura 56: possível área destinada à fundição da EFS (2017). **Fonte:** autoria própria

Também localizamos os novos imóveis construídos, em 1960, com as funções de pavilhão de reparação (à direita) e galpão (à esquerda). Os dois imóveis ainda carregam o símbolo da EFS em suas fachadas, se encontram em uso pela nova empresa concessionária e estão conservados integralmente, mantendo a forma e o gabarito, porém, apresentando adequações estruturais provenientes das necessidades da ferrovia (vide figura 57).



Figura 57: imóveis operacionais construídos em 1960 pela EFS (2017). **Fonte:** autoria própria

Além disso, na área operacional, visualizamos o imóvel possivelmente destinado ao antigo gasômetro, de 1923, que não está em uso e apresenta uma estrutura conservada parcialmente, pois possui sinais de deterioração decorrentes da falta de uso e manutenção, como telhas e janelas quebradas (vide figura 58).



Figura 58: possível gasômetro da EFS (2017). **Fonte:** autoria própria

Por fim, no horto florestal, identificamos o antigo casarão do engenheiro, posterior a 1920. Esse imóvel, de propriedade pública, está conservado parcialmente, mantendo parte da sua estrutura, onde a escada interna e alguns

elementos do telhado não existem mais. Não foram identificados usos regulares do imóvel, porém há vestígios de formas irregulares de utilização, apresentando pichações e lixos espalhados (vide figura 59).



Figura 59: casarão no horto florestal (2016). **Fonte:** autoria própria

Assim, o levantamento de campo foi essencial para identificar, visual e espacialmente, os imóveis e espaços construídos descritos no histórico de Mairinque, permitindo registrar a existência, o estado de conservação, os proprietários, os usos atuais e a falta de uso, sendo essa atividade retomada nos demais tópicos deste capítulo.

3.3.2 Mapeamento

Para localizar, espacialmente, os imóveis e espaços construídos relacionados à ocupação da EFS, em Mairinque, foram utilizadas as ferramentas referentes aos SIG. Essas ferramentas permitem expressar resultados, desenvolver novos problemas de investigação e entender as projeções espaciais dos elementos do mundo real, possibilitando também manusear, destacar e entender a distribuição dos edifícios (QUIROGA; KORSTANJE, 2013).

No caso do patrimônio industrial ferroviário, essa ferramenta é relevante, pois a indústria definiu a formação de cidades, povoados e partes dos territórios, sendo que essa formação pode ser compreendida com base em mapas e projeções geográficas. A presença dos vestígios do patrimônio industrial pode ser identificada

a partir de bens imóveis antigos que estão dispersos nas paisagens atuais das cidades, onde já estão rodeados por novas construções, com as quais não possuem relações funcionais, históricas etc. Assim, os SIG são uma grande possibilidade de localizar os bens e identificar a formação urbana marcada pela atividade industrial, sendo fundamentais para preservá-los.

Os SIG são ferramentas informatizadas que manuseiam informações georreferenciadas, com aplicações em múltiplos campos do saber, da investigação ou da prática que facilitam o entendimento dos fenômenos espaciais (PRECIADO, 2004; SENDRA, 1997). Nesta pesquisa, a aplicação dos SIG foi fundamental para a identificação dos vestígios ferroviários que marcam a paisagem urbana de Mairinque, pois estudamos estruturas espaciais, onde a posição relativa que ocupam os elementos resulta essencial para entender as próprias atividades desenvolvidas.

Para Jiménez (2007), os SIG permitem entender as mudanças temporais que ocorreram no território, desde que estejam vinculados a outras fontes de informação. Seguí, Ricart, Cabrelles e Lemas (2012, p. 23) determinam que os SIG permitem relacionar dados procedentes de distintas fontes e sua localização real, permitindo gerar novos dados e análises. Com esses dados é possível criar mapas que representem a variação espacial e temporal de aspectos da realidade, analisando um ou vários deles em particular e suas relações (CONDE; SANTALLA, 2006). Esse princípio foi utilizado para elaborar os mapas nessa investigação que, ao final, congregam várias informações teóricas, espaciais e temporais em um único mapa.

Os dados são oriundos de fontes diversas, possibilitando a produção de "[...] informações georreferenciadas de forma ágil e precisa, o que em muito pode ajudar no processo de tomada de decisão nos mais variados campos de atuação na sociedade." (MATIAS, 2010, p. 82). No caso específico de Mairinque essas informações serão utilizadas para determinar as diretrizes de preservação de acordo com a realidade desse patrimônio.

No campo do patrimônio cultural, para Spina et al (2011), a tecnologia SIG foi aplicada recentemente, convertendo-se em uma ferramenta de grande utilidade, sendo que *"[…] la gestión, el análisis y el mantenimiento del Patrimonio Cultural construido es ya una realidad posible debido a que son entidades georreferenciables que cumplen el principal requisito para la implementación de un SIG."* (SPINA et al,

2011, p. 327).[74] Ademais, a informação obtida mediante SIG, podem ser de grande utilidade na hora de reformular documentos normativos e na hora de redigir projetos de reabilitação ou do restauração (SPINA et al, 2011). Assim, os SIG podem ajudar a desenvolver algumas das diretrizes para preservar o patrimônio cultural e também o patrimônio industrial ferroviário, a partir da sua caracterização espacial.

Lopes (2015) destaca que os SIG oferecem uma gama sem precedentes de ferramentas para visualizar as informações históricas no seu contexto geográfico, auxiliando na preservação dos espaços antigos, permitindo sobrepor diversas informações históricas em um único espaço, para compará-las, interrogá-las e integrá-las. Busca-se um maior conhecimento sobre os elementos analisados do patrimônio cultural derivado de processos sociais, políticos, econômicos e ambientais simultâneos ou sobrepostos no decorrer do tempo, perceptíveis no território e passíveis de identificação espacial.

Desse modo, entendemos que Mairinque pode ser um exemplo de sobreposições de eventos que marcaram o território, sendo resultado de uma intensa história ferroviária que transformou a área urbana ao longo do tempo. Essa transformação será exposta, de forma visual, a partir da aplicação dos SIG, principalmente para realizar a análise final deste capítulo, com a delimitação da ocupação de bens imóveis e espaços construídos relacionados à atividade ferroviária na área central de Mairinque, sem expandir essa abordagem a outras partes da cidade que não correspondem à ocupação da EFS.

No caso de Mairinque, os SIG foram utilizados como um complemento visual e espacial das informações alfanuméricas da vila ferroviária, onde é possível representar sua formação urbana e apontar os bens imóveis industriais estabelecidos. Esse conhecimento foi adquirido a partir de investigações bibliográficas e documentais, entrevista, levantamento de campo e aplicação de fichas de inventário.

Os mapas elaborados esclareceram descrições textuais, pontuando espacialmente as informações históricas e sendo auxiliados pelos dados cartográficos fornecidos, por exemplo, pelo Arquivo da Inventariança da RFFSA e pelos processos de tombamento do CONDEPHAAT e IPHAN.

[74] “[...] a gestão, análise e manutenção do Patrimônio Cultural construído já é uma realidade possível por serem entidades georreferenciáveis que cumprem o principal requisito para a implantação de um SIG.” (SPINA et al, 2011, p. 331, tradução nossa).

Para a aplicação prática dessa ferramenta, foi escolhido o programa QGis, pois este é um software livre (*open source*) multiplataforma, que permite visualizar, editar e analisar os dados geográficos, a partir de modelos vetoriais, rasters etc. Sendo utilizados os mapas base disponibilizados pelo *Google Satelite* e pelo *Bing Aerials* para construir as informações sobre o patrimônio ferroviário de Mairinque vinculado à EFS.

Ao final deste capítulo, serão apresentados os mapas elaborados para Mairinque, que auxiliam no entendimento da formação urbana desse povoado e na localização dos principais espaços e imóveis associados à operação ferroviária. Essa formação e localização influenciam nas propostas de preservação direcionadas a esse patrimônio na vertente de conjunto.

Ainda utilizamos os SIG para demonstrar como a linha de trem influência na paisagem urbana do centro, onde se localizam os principais imóveis antigos relacionados à ocupação ferroviária da companhia EFS. A linha de trem corta a área central e define: os caminhos de passagem para os pedestres e o transporte rodoviário; os espaços de crescimento dos bairros ao seu redor, funcionando como limites que têm a via de trem como um elemento de referência; a urbanização da área, que se define acompanhando a curvatura da via; uma das partes do perímetro de entorno do tombamento pelo IPHAN.

De forma geral, com o uso dos SIG, foi possível definir: onde se localiza o conjunto de importância para esta investigação; os espaços representativos ainda existentes; o estado de conservação dos bens; os usos originais definidos pela EFS para cada espaço e os usos atuais; os proprietários e administradores atuais; a divisão estabelecida pela linha de trem; a localização dos entornos de proteção perante os imóveis ainda existentes; a formação urbana característica da companhia ferroviária, que definiu a ocupação e originou esse povoado.

Assim, os SIG foram capazes de fornecer informações relevantes sobre os usos dos espaços, a localização do conjunto e suas mudanças no decorrer do tempo, a partir da cartografia atual de Mairinque. Inicialmente, indicamos a localização dos bens imóveis ferroviários vinculados à EFS na área urbana central, localizados a partir das informações históricas coletadas, totalizando 22 imóveis e espaços construídos e 4 blocos de moradias compostos por 55 casas para os funcionários. O mapa se refere aos bens estabelecidos no período de 1903 a 1960, incluindo os bens imóveis que foram demolidos ou substituídos no decorrer do

tempo para abrigar novos espaços relacionados, ou não, com a operação ferroviária da EFS (vide figura 60).

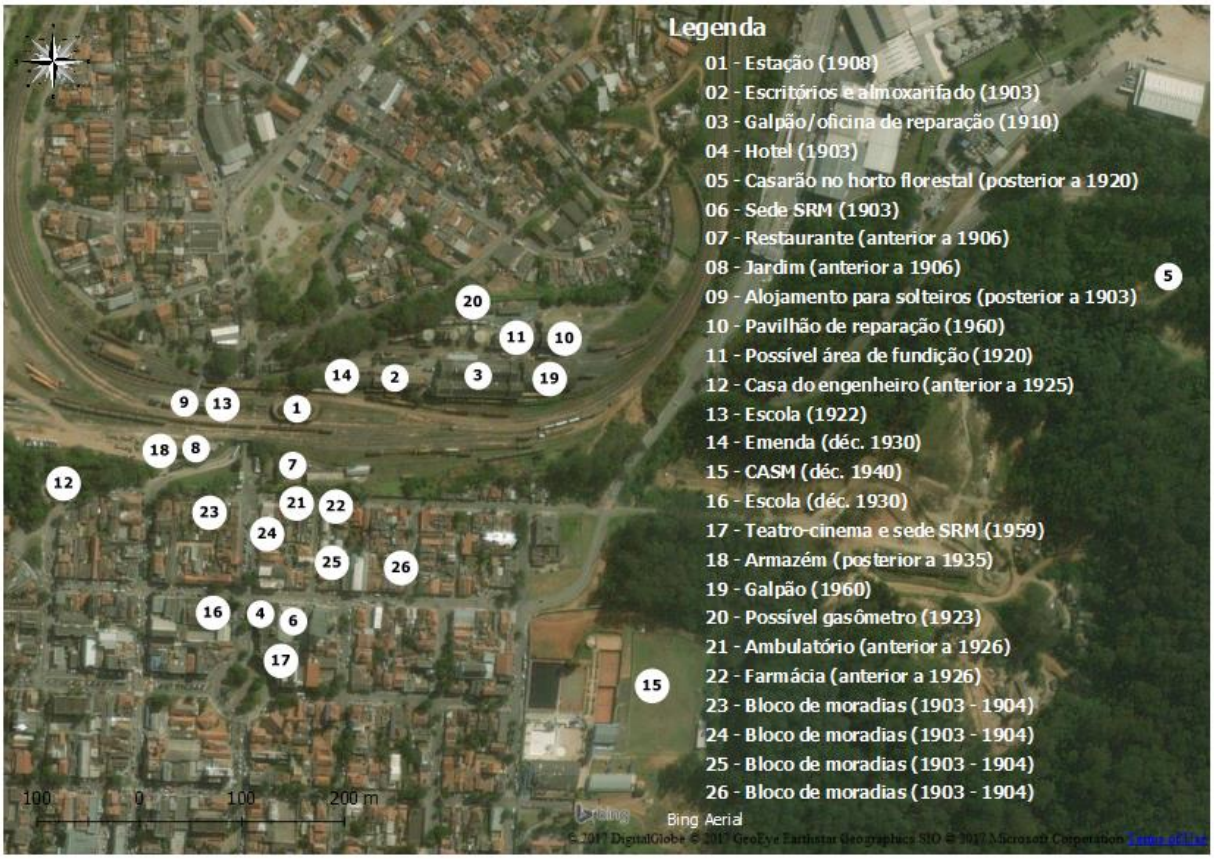


Figura 60: bens imóveis vinculados à ocupação da EFS em Mairinque. **Fonte:** elaborado pela autora

O mapa deixa em evidência a realidade de conjunto disperso, representado pelos bens ferroviários imóveis de Mairinque, que estão distantes uns dos outros e se desenvolvem junto à cidade, sendo influenciados pela dinâmica urbana.

Os demais mapas, produzidos com a ferramenta SIG, serão apresentados na análise deste capítulo, pois se referem às conclusões parciais obtidas com a identificação e caracterização dos imóveis e espaços construídos relacionados à EFS, com base na pesquisa documental e bibliográfica, no levantamento de campo, na entrevista e na aplicação das fichas de inventário.

3.3.3 Entrevista

Para verificar a existência de projetos ou ações sobre o conjunto ferroviário e auxiliar na identificação dos imóveis e espaços construídos, realizamos uma entrevista semiestruturada, no dia 23 de agosto de 2017, em Mairinque, com João Roberto Pinto Figueiredo. O entrevistado fez parte da Comissão Municipal de Tombamento da Estação FEPASA de Mairinque, formulada pelo então prefeito, José

Luiz Bellini, durante o processo do CONDEPHAAT na década de 1980, e que identificamos ainda ser atuante nos aspectos culturais da cidade de Mairinque, sendo membro voluntário da AMPF na época da entrevista. O entrevistado autorizou a utilização de suas respostas para fins acadêmicos (vide anexo B).

Esse procedimento metodológico foi necessário, pois consideramos que os estudos sobre patrimônio industrial devem ponderar as fontes: tradicionais (arquivos históricos, livros e revistas); complementares (documentos de empresas e catálogos); iconográficas (fotografias e plantas de projetos); orais (memória coletiva, lembranças dos trabalhadores e empresários) (ABAD, 2008).

Assim, a entrevista foi elaborada como semiestruturada, porque ao mesmo tempo em que "[...] valoriza a presença do investigador, oferece todas as perspectivas possíveis para que o informante alcance a liberdade e a espontaneidade necessárias, enriquecendo a investigação." (TRIVIÑOS, 2008, p. 146). Utilizamos um roteiro pré-estabelecido (vide apêndice A), que representa um "roteiro de assuntos [...], onde o entrevistador tem a liberdade de fazer mais questionamentos para precisar conceitos e obter mais informações sobre os temas desejados." (SAMPIERI; COLLADO; LUCIO, 2013, p. 425).

O entrevistado, membro voluntário da AMPF, enalteceu as ações promovidas por essa associação, dentre elas, a possibilidade de transformar a estação em um jardim público. Essa ação seria desenvolvida porque, de acordo com Figueiredo, a população não tem mais noção do que é a ferrovia, sendo o jardim uma ação viável para revitalizar a estação e atrair visitantes. Sendo que já foram plantadas 100 árvores na estação e vários eventos agendados, como um desfile de moda, pois a AMPF tem o interesse de promover continuamente atividades na estação.

Outro interesse elencado pelo entrevistado, seria a instalação de uma biblioteca na estação ferroviária ou no antigo armazém que não está em uso pela empresa concessionária, sendo a AMPF a única entidade relacionada à preservação ferroviária local. De acordo com Figueiredo, a AMPF também tem interesse na possibilidade de visitação das áreas operacionais, para entender como funcionavam esses espaços e transmitir esse conhecimento a pessoas interessadas.

Com relação ao tombamento da estação, o entrevistado questionou o impedimento dos órgãos de proteção para a realização de algumas intervenções estruturais no imóvel, pois os órgãos não propõem uma manutenção efetiva ou orientam as intervenções propostas pelas entidades locais.

Sobre o projeto de restauração da estação, aprovado em 2015, o entrevistado não acredita que essa proposta será efetivada prontamente, devido à situação econômica do país. O entrevistado aponta que até houve proposta de passar a estação para a AMPF, numa concessão de 30 anos, porém que não foi adiante. Atualmente, existe uma negociação de uso para uma das salas pela AMPF, com as normas sendo estipuladas pela prefeitura, que também é responsável pelo Centro da Memória Ferroviária de Mairinque.

Entretanto, a AMPF promove outros eventos na estação, principalmente aos domingos, para interagir com o público da feira instalada próxima ao imóvel. A AMPF ainda realiza outras ações, como gravar as memórias de alguns ferroviários antigos, sendo que a última ação, nesse modelo, ocorreu no dia das mulheres, a partir da gravação das memórias de algumas funcionárias da ferrovia em Mairinque.

O entrevistado enalteceu a importância de outros elementos ferroviários, por exemplo, o pontilhão, que faz parte da estação e está pichado, sendo que essa ação não foi questionada pelos órgãos de proteção. Já o muro de placas de concreto no entorno da estação foi grafitado para não ser pichado, porém não há propostas de remoção ou substituição desse muro por outro material.

Sobre os outros imóveis relacionados à EFS, o entrevistado confirmou a existência de uma enfermaria (que tinha a função de hospital) e de uma farmácia, localizadas na Rua Luiz Matheus Maylasky. Além da casa do médico, que se destaca na vila operária pela sua forma e ornamentação.

Sobre a área operacional, de acordo com o entrevistado, o prédio do armazém da Sorocabana está desocupado e existe a proposta de transferir a biblioteca para esse edifício. Porém, para os demais imóveis operacionais antigos da EFS, não existem propostas, pois estes seguem em uso pela empresa concessionária.

O entrevistado ainda fez alguns comentários sobre as casas, que ajudaram na identificação desses imóveis, como o fundo da farmácia, que foi transformado em garagem e, posteriormente, em residência, sendo que nesse quarteirão havia casas longitudinais, enquanto as demais eram de profundidade. Essa identificação realizada pelo entrevistado auxiliou no inventário e no preenchimento das fichas referentes aos bens ferroviários de Mairinque (vide apêndice C).

Sobre os imóveis que não existem mais, o entrevistado citou o prédio da escola, que foi substituído pelo edifício atual, instituído depois da década de 1950, porque o prédio original não comportava mais o número de alunos. Para Figueiredo, o prédio antigo era simétrico ao do hotel, localizado do outro lado da rua, e que também não existe mais, pois foi substituído pela Câmara Municipal.

O entrevistado relatou ainda a inexistência do antigo restaurante, que era conhecido como “birosca” e vendia diversos produtos, sendo uma mistura de quitanda e mercearia. E confirmou a substituição da primeira sede da SRM por um prédio da década de 1980, onde atualmente funciona uma instituição religiosa.

Ainda sobre as áreas sociais, o entrevistado afirmou que o CASM, atualmente, é um clube moderno, com quadra de futebol, tênis etc., e deixou de ser público, sendo de entidade particular e com associados. Esse clube tinha relação com a sociedade operária criada em Mairinque, ocupando a mesma sede do SRM. Porém, houve uma separação posterior, dividindo o esporte do lazer, na década de 1940, quando a área de esporte foi transferida para a delimitação atual do CASM e a SRM para o edifício do teatro-cinema.

Sobre os imóveis que não possuem relação com a ferrovia, o entrevistado afirmou que a igreja da cidade é um prédio mais recente que não tem relação com a Sorocabana, pois não havia uma capela na origem da vila, apenas posteriormente foi construída uma fora da cidade. A capela do horto tampouco tem relação com a ferrovia, sendo uma construção mais recente, possivelmente da década de 1980. Além da cadeia pública que também não era de propriedade da EFS.

Já sobre o horto, Figueiredo destacou que, na época da EFS, inicialmente, foram trazidos engenheiros agrônomos para aperfeiçoar essa área. O horto tinha função de produzir madeira para manter as máquinas e produzir os dormentes, com a plantação de eucaliptos. Para o entrevistado, o horto não tinha a função de lazer e possuía uma área superior à delimitação urbana de Mairinque, sendo que atualmente é de propriedade da prefeitura.

Sobre o casarão do horto, o entrevistado apontou que, na década de 1970, foi instalado um museu, retirado do local na década de 1980, pelos usos irregulares da área (como consumo de entorpecentes) que ameaçavam o acervo do museu, além de afastar possíveis grupos interessados. Grande parte do acervo foi transferida para Sorocaba e, desde então, o casarão do horto se encontra sem uso, sendo que não existem propostas de reutilização.

Já sobre os usos da área operacional, o entrevistado citou que o edifício com o vão falso seria parte da primeira oficina destinada aos escritórios e almoxarifado da EFS, sendo que o anexo a esse edifício também tinha a função de almoxarifado. Ainda nessa área, de acordo com Figueiredo, as atividades ferroviárias apresentavam segregação social, que estava representada nas residências, pois a casa do engenheiro, por exemplo, ficava afastada, enquanto as demais moradias seguiam os padrões sociais dos funcionários.

Sobre os aspectos sociais da vila, Figueiredo esclareceu que as atividades realizadas em Mairinque estavam relacionadas às associações. Um exemplo de associação seria a SRM, que foi transferida para o teatro-cinema, atualmente, vinculado à prefeitura, que realiza a manutenção do edifício.

Sobre outro convênio da prefeitura, o entrevistado mencionou a restauração realizada, pelos alunos do SENAI, nas fachadas de algumas casas, que não seguiu o padrão de cor original das residências. As cores diversificadas estipuladas por essa ação também não foram definidas pelos moradores e seguiram a opinião do arquiteto responsável pela intervenção. O projeto do SENAI acabou em 2014 e não teve proposta de continuação.

O entrevistado afirmou que quase todas as casas estão descaracterizadas, até mesmo internamente, sendo que a propriedade ainda passa por uma indefinição e os moradores atuais pagam um aluguel simbólico à União, porém, esse pagamento não garante a propriedade do imóvel.

De acordo com o entrevistado, a população local não é consultada sobre as mudanças de concessão e nenhuma das casas foi demolida totalmente, mesmo com a intensa descaracterização. Isso seria motivado pela necessidade de habitação e porque não são de propriedade dos particulares, o que gera receio.

Na opinião de Figueiredo, falta uma sensibilização da população com relação à importância do legado ferroviário de Mairinque, pois, muitas vezes, pessoas de fora da cidade conhecem melhor a história e, até mesmo, a importância da estação. Para o entrevistado, os moradores sabem que as casas fazem parte dos entornos de tombamento, mas não têm noção do que isso realmente representa, sendo que o CONDEPHAAT até questionou a existência de barracas no entorno da estação, porém elas estão regulares e não poderiam ser retiradas.

Por fim, com relação aos planos diretores, o entrevistado destacou que, na lei orgânica de 1988, já era proposto o Plano Diretor, contudo não há discussões sobre uma nova redação que inclua os imóveis ferroviários antigos.

Dessa forma, a entrevista se mostrou eficiente, principalmente, para identificar as ações locais direcionadas ao legado ferroviário e para entender como esse legado é percebido pela população. A entrevista também foi essencial para identificar alguns imóveis e espaços construídos citados nas bibliografias e nos documentos sobre Mairinque, definir seus proprietários e usos, determinar os períodos de construção e suas relações com a EFS. Essas informações também foram apontadas no decorrer desta pesquisa e nas fichas de inventário.

3.3.4 Fichas de Inventário

Para reunir todas as informações coletadas a partir de pesquisas documentais, bibliográficas, levantamento de campo, mapeamento e entrevista, elaboramos fichas de inventário para cada imóvel e espaço construído vinculado à EFS identificado em Mairinque.

As fichas de inventário já foram utilizadas em pesquisas anteriores, a partir da perspectiva de patrimônio isolado, onde se investiga cada bem imóvel individualmente. Neste estudo, as fichas abarcarão o conjunto ferroviário, pois em Mairinque se destaca a concentração de determinados bens imóveis relacionados com um ou mais usos definidos pelos interesses da companhia EFS. Atualmente, esses bens apresentam características individuais, por exemplo, novos usos e diferentes estados de conservação.

Assim, foram determinados tópicos específicos nas fichas de inventário para definir cada imóvel e espaço construído, a partir das informações sugeridas pelos autores anteriormente, no caso do patrimônio industrial. Cabe destacar que o modelo de ficha dessa pesquisa segue outras já utilizadas pela equipe do projeto principal Memória Ferroviária/UNESP (vide apêndice B).

A ficha de inventário, específica desta pesquisa, foi dividida em 24 tópicos, que foram subdivididos em outros campos para assinalar, colocar fotos e descrever os imóveis e espaços construídos. Os tópicos apresentam distintas utilidades para a identificação, o registro e a difusão das características essenciais dos espaços.

A ficha de inventário se inicia com informações básicas sobre determinado imóvel ou espaço construído inserido no conjunto ferroviário de Mairinque, dentre

eles: denominação; localização; tipologia; setor industrial vinculado; período de construção/inauguração; autoria do projeto; proprietário antigo; proprietário atual; administrador atual; situação atual de uso; usos originais e atuais. Sendo que podem ser assinalados mais de um item de acordo com as características do bem estudado.

Também no tópico à direita da denominação do bem, existe uma letra “F” correspondente à palavra “ficha” e um número referente à disposição escolhida para aparecer nesta investigação, a partir do mapeamento dos bens, apresentado anteriormente. Essa numeração ainda é utilizada no mapa de localização dos imóveis.

A ficha segue com um tópico relacionado aos valores atribuídos pelo responsável e que devem ser considerados quando se propõe a inserção de novos usos e medidas de proteção. Há também um tópico relacionado à proteção direcionada ao conjunto na totalidade ou parcialmente, seja ela municipal, estadual, nacional ou internacional. Nesse tópico, pode ser assinalado mais de um item, de acordo com a proteção direcionada e a agência envolvida.

A ficha ainda apresenta a análise realizada pelo responsável por inserir as informações, como o estado de conservação dos bens, identificado a partir do levantamento de campo, sendo que apenas um dos itens pode ser assinalado.

Também é recomendável colocar uma foto antiga e outra atual, tirada durante o levantamento de campo. A imagem antiga inserida seria referente ao bem imóvel identificado ou ao conjunto do qual faz parte. Essas informações fotográficas têm a função de permitir que o leitor faça a sua própria análise dos elementos ou tenha conhecimento de como era o bem perante o conjunto.

Além disso, existem referências ao contexto histórico do bem individualmente ou do conjunto do qual ele faz parte, citando, por exemplo, a evolução temporal, como era a formação original e com qual intuito foi criado. Essas informações foram previamente coletadas pelo responsável da ficha, a partir de investigações documentais e bibliográficas.

Ademais, existe o tópico referente à descrição do imóvel ou espaço construído atualmente, preenchido a partir de informações coletadas no levantamento de campo realizado no conjunto. Por fim, estão às informações complementares, que não são de preenchimento obrigatório, pois servem para

indicar informações que não se adequam às outras partes da ficha e que também sejam relevantes. Além das referências bibliográficas e o nome do responsável pela ficha.

Nas fichas de inventário, concentram-se as informações já descritas nesta investigação sobre Mairinque, por exemplo, contexto histórico, levantamento de campo e localização, para dispor de uma visão distendida e pormenorizada de cada bem imóvel identificado.

Para não estender demasiadamente este capítulo, foi inserida somente a ficha de inventário da estação ferroviária, pois evidencia a organização das informações que foram replicadas nas demais fichas referentes aos outros 76 bens imóveis inventariados em Mairinque e que se encontram no apêndice C.

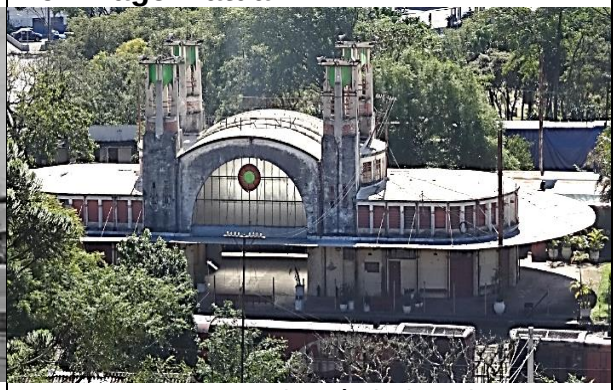
FICHA DE INVENTÁRIO PARA OS BENS IMÓVEIS VINCULADOS À OCUPAÇÃO FERROVIÁRIA DA EFS EM MAIRINQUE

<table>
<tr><td colspan="3">1. Denominação: Estação</td><td>F. 01</td></tr>
<tr><td colspan="4">2. Localização: Praça Senador José Ermirio de Moraes, s.n. - Centro, Mairinque - SP, 18120-000</td></tr>
<tr><td colspan="2">3. Tipologia original do imóvel:
[X] Operacional
[ ] Social
[ ] Residencial
[ ] Outra:</td><td colspan="2">Mapa de localização:
 
</td></tr>
<tr><td colspan="2">4. Setor industrial vinculado:
[X] Ferroviário:
[ ] Mineração:
[ ] Energia:
[ ] Militar:
[ ] Outro:</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="4">5. Período de construção/inauguração: 1908</td></tr>
<tr><td colspan="4">6. Autoria do projeto: Victor Dubugras</td></tr>
<tr><td colspan="4">7. Proprietário antigo: EFS</td></tr>
<tr><td colspan="4">8. Proprietário atual: Prefeitura Municipal de Mairinque</td></tr>
<tr><td colspan="4">9. Administrador atual: Prefeitura Municipal de Mairinque</td></tr>
<tr><td>10. Situação atual de uso:
[X] Público
[ ] Privado
[ ] Misto
[ ] Concessão
[ ] Inexistente</td><td>11. Usos originais:
[ ] Comercial
[ ] Cultural
[X] Operacional
[ ] Residencial
[ ] Educacional</td><td>12. Usos atuais:
[ ] Comercial
[X] Cultural
[ ] Operacional
[ ] Residencial
[X] Social
[X] Ócio</td><td>13. Valor:
[X] Histórico
[X] Arquitetônico
[X] Artístico
[X] Social
[X] Tecnológico
[X] Urbano</td></tr>
</table>

[ ] Outra:	[ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [X] Propostas de usos futuros: museu.	[X] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação do imóvel:
[X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Biblioteca Municipal de Mairinque (19--)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: a estação ferroviária de Mairinque, projetada pelo arquiteto Victor Dubugras, em 1906, em concreto armado com linhas simples, era considerada original e funcional. Segundo Ramos (2008, p. 02), a estação surgiu porque Mairinque já vinha abrigando as oficinas da Sorocabana e "[...] requeria uma estação compatível com essas funções: edificação de certo porte e com duas plataformas de passageiros facilitando a passagem simultânea das composições." De acordo com Soukef (2001), a estação fugia do padrão estabelecido para os edifícios ferroviários da época que, geralmente, seguiam os moldes europeus (por exemplo, a estação da Luz) e se tornou um marco arquitetônico de características únicas. Kühl (2010, p. 10) afirma que a estação ferroviária de Mairinque possuía uma linguagem estrutural bastante inovadora para a época no Brasil, aplicando "uma forma prototípica de concreto armado, na verdade uma ossatura metálica revestida de cimento." Pujol (1908) atribuiu diversas qualidades a estação ferroviária, como o bom senso, a simplicidade, a originalidade e a sobriedade da composição arquitetônica. A utilização do concreto armado era extremamente compreensiva, pois o edifício estava situado em um solo natural de forte declive, o que exigia camadas profundas, além da sua estrutura ser composta por trilhos inutilizados, reutilizando materiais que não serviam mais para o seu propósito inicial (PUJOL, 1908). A disposição da estação também era extremamente pratica, deixando ao imediato alcance de seus passageiros todas as facilidades necessárias e todos os serviços essenciais de compra, como bilhete, telégrafo e despacho. Além

do interior da estação ser confortável, arejado e claro, mantendo a simplicidade na ordenação (PUJOL, 1908). A estação ainda possui a particularidade de ser uma estação em "ilha", sendo o edifício central cruzado lateralmente pelas duas linhas (KÜHL, 2010). O acesso à estação era por meio de um túnel aberto no subterrâneo, abaixo dos trilhos, e que servia para ligar as duas partes da cidade, evitando o risco de morte aos passageiros, às pessoas que queriam cruzar a cidade e aos que realizavam a manutenção dos serviços de sinalização (CONDEPHAAT, 1986). A estação foi tombada, em 1986, pelo CONDEPHAAT e, em 2004, pelo IPHAN, devido as suas características arquitetônicas inovadoras, sendo considerada obra pioneira do modernismo arquitetônico no Estado de São Paulo e no uso do concreto armado, além de ser obra das mais representativas do arquiteto Victor Dubugras. Foi adquirida pela Prefeitura Municipal de Mairinque em 2001 (CONDEPHAAT, 1986; IPHAN, 2004).

21. Descrição atual: a estação atualmente abriga o Centro da Memória Ferroviária de Mairinque, sendo utilizada para atividades e eventos ligados a Associação Mairinquense de Preservação Ferroviária (AMPF) gerida pelos antigos ferroviários. No imóvel foi possível constatar o desgaste estrutural, devido aos problemas de infiltrações, partes quebradas e fiação aparente, além de novas intervenções pontuais, como a troca da cobertura, que estava parcialmente danificada. Entretanto, não foram identificadas iniciativas relacionadas à restauração proposta em 2015. Consideramos que o imóvel mantém grande parte das suas características antigas, constatadas no material iconográfico e documental, sendo classificada como conservado integralmente. Os problemas estruturais podem ser sanados com intervenções de manutenção e correção, sendo que o estado em que se encontra atualmente não interfere no entendimento do imóvel.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:

CONDEPHAAT. **Processo de Tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86**. D.O.: 29/10/86. Livro do Tombo Histórico: inscrição nº 257, p. 68. São Paulo: Governo Estadual, 1986.

DIAS, M. S.; SOUZA, I. L. F. S. **"Cidade e ferrovia:** Estação Mayrink": relatório científico não publicado. Departamento de História, Faculdade de Ciências e Letras de Assis: Universidade Estadual Paulista, 1994.

IPHAN. **Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.** D. O.: 26/05/2004. Livro do Tombo das Belas Artes: inscrição nº 625, vol. 2, p. 055-056. Rio de Janeiro: Governo Federal, 2004.

KÜHL, B. M. **O legado da expansão ferroviária no interior de São Paulo e questões de preservação**, 2010. Disponível em: <http://www.arquitetura.eesc.usp.br/sspa/arquivos/palestras/Beatriz_M_Kuhl.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2012.

PUJOL, H. G. J. Uma estação modelo. **Revista Polytecnica**. IV (22), 1908.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

Dessa forma, o inventário foi essencial para identificar, caracterizar, registrar e difundir, de forma detalhada, as informações relevantes sobre os bens ferroviários imóveis, vinculados à EFS, localizados na área urbana central de Mairinque, permitindo elaborar a análise sobre este capítulo.

3.4 Análise do conjunto ferroviário de Mairinque com base nas diretrizes de preservação vinculadas ao patrimônio industrial

As informações coletadas sobre as medidas de preservação do patrimônio industrial evidenciaram que essa preocupação é relativamente recente, pois, anteriormente, a atenção estava voltada aos patrimônios já consolidados, a partir de suas características históricas, estéticas etc., conforme relatado por Pozo (2002) e Kühl (2008).

A perspectiva sobre o patrimônio industrial começou a se modificar principalmente a partir do século XXI, com a publicação da Carta de Nizhny Tagil (2003) e dos Princípios de Dublin (2011). Esses documentos tratam das características do patrimônio industrial, os principais riscos e as medidas mais contundentes com relação à sua preservação, incluindo a restauração, inserção de novos usos, registro, gestão e difusão desse patrimônio. Sendo o PNPI (2011), da Espanha, um exemplo de documento adaptado às características do patrimônio industrial do seu país, que entende a industrialização como um período de suma importância para entender o desenvolvimento do território a partir dos valores intrínsecos a esse patrimônio.

Nesse caso, expandimos a abordagem dos aspectos artísticos citados nos processos de tombamento, pois concordamos com Moratinos e Llanos (2010) sobre o patrimônio industrial, mesmo arquitetonicamente, apresentar outras características relevantes. No caso de Mairinque, o valor arquitetônico pode ser representado, por exemplo: pelo “vão falso” da parte administrativa da primeira oficina para manter o ritmo arquitetônico; pelas diferentes características estruturais da área operacional no decorrer do tempo, que alberga edificações de, pelo menos, três períodos distintos; pela identificação hierárquica da sua população operária, que está claramente visível na arquitetura das casas e que define aspectos sociais da época; pela ordem espacial presente nas residências alinhadas e de um pavimento, que caracterizam esses espaços especificamente vinculados à companhia EFS.

Entretanto, diversos autores apontam a preocupação com a obsolescência funcional e a pressão imobiliária nos espaços ferroviários, visíveis, em Mairinque, a partir da substituição das antigas áreas de operação por novas estruturas. Todavia, os edifícios antigos, a partir das ideias de Abad (2008), podem albergar novos usos, pois possuem espaços amplos, materiais resistentes e grandes janelas, passíveis de serem utilizados como depósitos, almoxarifados, escritórios etc., conforme ocorreu em alguns imóveis da área operacional de Mairinque, dentre eles, o alojamento para solteiros, o pavilhão de reparação e o galpão de 1960.

Os autores também enaltecem que somente a proteção legal não garante a perpetuação do patrimônio industrial, devendo ser somada à manutenção, gestão e difusão, pois dificilmente um patrimônio desconhecido e sem uso consegue ser mantido, mesmo que protegido, conforme apontando por Simal (2012). Este é o caso dos imóveis existentes nas áreas de entorno de proteção da estação de Mairinque, que não possuem identificações sobre a história ou proteção, auxiliando na ampla descaracterização realizada, que não é promovida, por exemplo, na estação, imóvel com grande quantidade de informações, até mesmo sobre o seu tombamento e transformação em um centro de memória ferroviária.

Aliás, grande parte das intervenções citadas pelos autores é referente a imóveis isolados do patrimônio industrial, sendo a transformação em museus a de maior difusão, devido às características passíveis de reutilização dos edifícios industriais e sua localização privilegiada, como citado por Isusi (1982) e identificado na realidade de Mairinque. Todavia, o patrimônio industrial deve ser inteligível e adaptado às demais funções sociais, além dos museus, pois nem todo imóvel possui “vocação” para isso, devendo ser reutilizado, por exemplo, para usos educacionais (RAHOLA, 1998; ISUSI, 1982; TICCIH/ICOMOS, 2011). No caso de Mairinque, isso já se tornou evidente, décadas atrás, quando o alojamento de solteiros foi transformado em escola, podendo ser uma ação replicável a outros imóveis atualmente, considerando a viabilidade econômica, a continuidade do imóvel, a perpetuação histórica, a manutenção de sua estrutura e a inserção dos membros interessados e da comunidade.

Em uma nova utilização, o patrimônio industrial não deve ser tornar somente uma referência de obra artística, conforme sugerido por Rahola (1998), e semelhante ao caso da estação ferroviária de Mairinque. A estação converge com outros valores, principalmente aqueles relacionados ao surgimento do município e à

história ferroviária estadual, apresentando-se como: ponto de encontro de duas das principais companhias do estado (Sorocabana e Ituana); ponto de onde se originou a ligação com o porto de Santos, quebrando o monopólio da São Paulo Railway; ponto de interação social, numa vila que sequer tinha igreja no seu período de fundação; ponto de definição do urbanismo da cidade, estabelecendo a formação mais antiga ao sul da estação e dividindo a área urbana; ponto de passagem da sua população, a partir dos túneis construídos abaixo da linha e que também dão acesso à estação em “ilha”.

Para identificar esses e outros aspectos, é necessário incorporar a interdisciplinaridade no patrimônio industrial, justamente por albergar uma série de valores que podem ser reconhecidos por diferentes profissionais e que são capazes de sugerir usos alternativos. No caso de Mairinque, as intervenções deveriam considerar a opinião de historiadores, geógrafos, antropólogos, engenheiros, arquitetos e, até mesmo, bacharéis do turismo, como sugerido por Areces (2010), pois o projeto de restauração para transformar a estação em um espaço cultural poderia atrair novos visitantes ao conjunto, conforme proposto no Plano Diretor de 1992.

O conjunto de Mairinque forma uma unidade perante a atividade ferroviária e essa perspectiva deveria ser inserida nos planos e declarações de preservação, conforme sugerido no PNPI (2011), na Carta de Nizhny Tagil (2003) e nos Princípios de Dublin (2011), evitando o sacrifício dos imóveis, sob a justificativa de se gerar novos usos na cidade, sem considerar a possibilidade de reutilização. No caso de Mairinque, por exemplo, o antigo hotel e a escola, da década de 1930, poderiam ter sido cogitados a reutilizações e adaptações para novos usos, sem a necessidade da demolição, conforme indicado no estatuto da cidade (BRASIL, 2001).

Além disso, a preservação dos demais imóveis do conjunto facilitaria a identificação da atividade industrial que marca a paisagem urbana, como apontado pelo IAPH (2015), e identificado na área operacional, pois desde a estação não é possível ignorar os outros elementos que caracterizam esse espaço ainda ativo para o transporte de carga, que assinala a característica produtiva. A atividade ferroviária também é identificada nas residências que mantêm as características originais e o alinhamento das fachadas, relacionando-se estreitamente com o urbanismo proposto pela EFS. Porém, a articulação entre os bens imóveis não fica evidente

para quem conhece somente a estação e os motivos que determinaram o seu tombamento, dificultando a sua consideração como patrimônio industrial.

As características da ferrovia deveriam ser ensinadas às pessoas interessadas nesse patrimônio, sejam visitantes, comunidade local, voluntários ou integrantes de grupos de preservação, conforme sugerido pela Carta de Nizhny Tagil (2003). Dentre os grupos interessados, identificamos a atuação da AMPF em Mairinque, sendo essa associação enaltecida na entrevista cedida por Figueiredo (2017), pois se refere a ações promovidas por membros da população local diretamente relacionados ao legado ferroviário.

O interesse pelo legado ferroviário deveria abranger o conjunto e valores que perpassam o arquitetônico, sendo identificados no processo de tombamento do IPHAN, porém, que não foram contemplados na decisão final. Os outros imóveis antigos, citados no processo, eram necessários ao correto funcionamento da atividade ferroviária nesse entroncamento de linhas importantes da EFS, tanto que, mesmo com o declínio da atividade, a ferrovia nunca foi interrompida totalmente no município, mantendo as características operacionais na maioria dos imóveis.

A proteção legal da estação não garantiu a manutenção do imóvel ou o reconhecimento do entorno, realidade citada por Figueiredo (2017), e que não corresponde à abordagem das Normas de Quito (1967), por exemplo. As descaracterizações realizadas nos imóveis do entorno da estação ferroviária de Mairinque são um exemplo das alterações citadas na Declaração de Xi'an (2005), que ocorrem no decorrer do tempo, representando uma perda substancial da contribuição do entorno para o entendimento do imóvel principal da estação, conforme pretendido nos processos de tombamento.

A proteção deveria estar associada ao inventário, que é uma ferramenta imprescindível para reconhecer a extensão e realizar um diagnóstico completo sobre o patrimônio industrial, sendo previsto na constituição federal brasileira de 1988, na carta de Nizhny Tagil (2003) e nos Princípios de Dublin (2011). O inventário funciona como um instrumento de preservação, pois identifica, descreve, valoriza e difunde o patrimônio, conforme sugerido por Ferrari, Álvarez e Cazón (2009) e Simal (2009).

O inventário dos bens imóveis vinculados à EFS, em Mairinque, é uma nova forma de registro e difusão do patrimônio industrial, auxiliando na sua preservação, a partir da identificação prática de cada item relevante estudado, pois não é possível preservar adequadamente um patrimônio total ou parcialmente desconhecido.

Também não é possível tratar esse patrimônio como um conjunto se os elementos não estão em evidência para aqueles que realizam a gestão desse espaço, causando perdas de vestígios ferroviários, abandono e descaracterizações provenientes da falta de informações, dificultando a definição de diretrizes de proteção, ações de recuperação e leis eficientes para a gestão do patrimônio ferroviário.

Assim, inicialmente, foi realizado um levantamento de campo para identificar visual e espacialmente os bens, com base nas informações bibliográficas e documentais coletadas sobre Mairinque. Esse levantamento é sugerido, até mesmo, na carta de Nizhny Tagil (2003) e por Pozo (2010), para reunir as informações dispersas e identificar as características dos imóveis, sendo utilizado para elaborar as fichas de inventários e os mapas referentes aos bens imóveis, identificando as estruturas existentes e inexistentes, os proprietários atuais, o estado de conservação, os usos atribuídos etc.

O registro desse levantamento de campo, a partir de fotos recentes, permitiu realizar um trabalho comparativo com as imagens antigas encontradas e as descrições históricas, evidenciando o impacto visual das descaracterizações dos bens imóveis, principalmente nas residências, que foram comparadas ao registro fotográfico realizado, principalmente, por Della Manna, em 1981, mostrando que esse processo se intensificou nas últimas décadas. Foi identificado também a parcial ou total destruição de alguns bens, principalmente os vinculados às atividades sociais da vila, que interferem na noção de conjunto.

Já as fichas de inventário permitiram reunir e organizar as informações coletadas sobre o conjunto ferroviário vinculado à EFS em Mairinque, registrando todos os bens passíveis de identificação na área urbana central, a partir do material bibliográfico e documental, somados às informações cedidas por Figueiredo (2017) em entrevista. Essas informações foram confrontadas com a realidade, buscando a maior precisão desse registro, que ultrapassa os aspectos artísticos e inclui o valor, a história, a localização, a tipologia, os antigos e novos proprietários, a proteção legal e os usos, que são informações relevantes para a inserção de medidas de preservação e intervenção.

A partir do inventário ainda foi possível definir a posição dos bens imóveis ferroviários no espaço, sendo as áreas sociais as mais afastadas das operacionais

na vila. Aliás, a definição de vila para Mairinque se tornou evidente a partir das características descritas por Finger (2012) para as áreas de entroncamento e que definiram justamente o surgimento de Mairinque, como ponto de encontro das linhas que vinham de Itu e de Sorocaba. Outra característica da vila era a hierarquização e organização definidas pela EFS para as residências e que seguem as descritas pela autora. Também a partir das ideias de Finger (2012), estabelecemos a divisão de grande parte dos imóveis vinculados à EFS em três tipologias: operacionais, sociais e residenciais.

Já o urbanismo de Mairinque foi analisado a partir dos princípios de Landim (2010), que será exposto nos mapas posteriormente, onde podemos identificar a configuração urbana determinada pela ferrovia. O mapeamento permitiu identificar, espacialmente, os elementos ferroviários com a característica de conjunto disperso, pois, mesmo com a proximidade dos bens, estes não formam um polígono perfeito, apresentando imóveis e espaços construídos distantes uns dos outros.

O conjunto ferroviário de Mairinque vinculado à EFS está inserido na cidade, com a presença de imóveis atuais sem relação com a ferrovia, porém que não o desqualifica como uma unidade. Nesse caso, o mapeamento foi uma ferramenta útil para entender a disposição e organização desse conjunto na área central, onde qualquer intervenção pode afetar diretamente o conjunto, como foi a implantação do edifício com quatorze pavimentos, que destoa dos imóveis de um ou dois pavimentos definidos pela companhia e que marcam esse conjunto.

Utilizamos o mapeamento para apresentar os resultados da pesquisa, com o objetivo de caracterizar esse conjunto inserido na paisagem urbana atual. Sendo que a distribuição dos bens não corresponde aos entornos definidos pelos processos de tombamento e nem aos imóveis identificados no laudo de vistoria do IPHAN, que estende essa área a outros imóveis e quarteirões sem relação explícita com a ocupação ferroviária da EFS, o que dificulta sua contagem e caracterização.

Assim, o mapeamento facilita o entendimento dos fenômenos, a partir da espacialização de informações definidas pelas pesquisas documentais e bibliográficas até então teóricas e dispersas (PRECIADO, 2004; SENDRA, 1997; MATIAS, 2010). No caso de Mairinque, o patrimônio ferroviário imóvel representa elementos georreferenciáveis e a não utilização dessa ferramenta implicaria em uma perda de análise espacial relevante para reunir as informações coletadas e para sugerir as diretrizes de preservação. Diante disso, vale destacar a dificuldade em

quantificar os elementos ferroviários na área urbana de Mairinque, muitas vezes, ocasionada pelo alto nível de descaracterização dos bens, inexistência dos imóveis, dispersão/ausência de informações históricas e falta de acesso a alguns espaços.

Um dos mapas produzidos se referente aos bens imóveis existentes ou não na área urbana central de Mairinque atualmente. Para isso, foram consideradas as informações históricas coletadas, a partir da entrevista e das pesquisas documentais e bibliográficas, que foram comparadas a realidade atual visualizada no levantamento de campo. Com essas informações, foi possível identificar que grande parte dos bens imóveis ainda existe, sendo a maior perda relacionada às áreas sociais.

Alguns espaços construídos e imóveis foram substituídos para novas funções da própria EFS, demonstrando que as mudanças e intervenções podem ser promovidas para atender a atividade ferroviária. O antigo jardim, por exemplo, foi substituído pelo armazém, estabelecendo estruturas que não correspondiam às antigas. Entretanto, alguns lugares mantiveram o uso original, como a escola da década de 1930, que foi substituída por uma nova edificação com a função educacional. Isso evidencia que a disposição dos bens, imposta pela EFS, prevaleceu em muitos espaços no decorrer do tempo. Todavia, os antigos imóveis destinados ao hotel, ao restaurante e à sede inicial da SRM, foram substituídos por novos imóveis, sem relação com a atividade original, tendo a função atual de Câmara Municipal, prédio operacional e instituição religiosa, respectivamente.

Assim, identificamos que não há um critério de substituição dos bens, porém a permanência do uso original se apresenta como um fator ocorrente para a continuidade dos imóveis e espaços construídos. Quando há uma modificação de uso, busca-se instalar uma nova construção, totalizando 70 bens imóveis ainda existentes e 5 inexistentes. Sendo que o jardim e o alojamento para solteiros foram substituídos por atividades da própria EFS e não entraram nessa contagem. Entretanto, nas fichas de inventário (vide apêndice C), serão apresentados todos os espaços construídos e os imóveis, somando 77 bens, pois o antigo alojamento e a escola ocuparam o mesmo edifício, enquanto o jardim e o armazém o mesmo espaço (vide figura 61).



Figura 61: localização atual dos bens imóveis existentes e inexistentes na área urbana central de Mairinque relacionados à atividade ferroviária da EFS. **Fonte:** elaborado pela autora

A partir do mapeamento, foi possível apontar os imóveis e espaços ferroviários que permaneceram com os usos originais, adquiriram novos usos, estão sem usos ou são inexistentes. Nesse caso, é importante destacar que muitos dos bens possuem usos originais, que convergem com a permanência estrutural dos mesmos, seja a partir de usos operacionais, sociais, residenciais ou outros. Já os imóveis que não possuem usos se apresentam com fragilidade estrutural, dentre eles, o antigo casarão no horto florestal e o possível gasômetro.

Os imóveis que possuem novos usos estão distribuídos entre atividades comerciais, operacionais e sociais, identificadas no levantamento de campo e descritas, de forma detalhada, nas fichas de inventário elaboradas para os imóveis e espaços construídos relacionados à EFS localizados na área urbana central de Mairinque (vide apêndice C). Totalizaram-se, assim, 5 bens imóveis inexistentes, 3 sem usos, 13 com novos usos e 54 com usos originais (vide figura 62).



Figura 62: usos atuais dos bens imóveis antigos associados à companhia EFS localizados na área urbana central de Mairinque. **Fonte:** elaborado pela autora

O mapeamento evidenciou ainda a descaracterização progressiva das edificações relacionadas à moradia. Esse processo foi identificado a partir de fotos antigas da vila, que mostram a aparência inicial das fachadas características do conjunto, sendo comparadas aos aspectos externos atuais das edificações.

Já os imóveis funcionais, que estão em área de concessão, mesmo com pequenos elementos de descaracterização, provenientes da própria adaptação às novas necessidades da ferrovia, apresentam certa integridade estrutural e referências à sua empresa anterior (símbolo da EFS e datas de fundação nas fachadas). Essa conservação parcial ainda não representa um comprometimento das estruturas e do entendimento dos imóveis. Enquanto aos imóveis e espaços construídos relacionados aos aspectos sociais, apenas o teatro-cinema, de 1959, seguiu com uma estrutura conservada integralmente.

Para diferenciar os bens conservados parcialmente dos descaracterizados, foram averiguados os elementos da fachada. Dessa forma, as fachadas que apresentam ação do tempo, somada à descaracterização de um elemento, permitiram classificar os bens imóveis como conservados parcialmente. Já os que

possuem mais de uma alteração na fachada, provenientes em sua totalidade de intervenções humanas, foram classificados como descaracterizados.

Totalizaram-se, então, 16 bens conservados integralmente, 46 que apresentam descaracterizações (algumas estão associadas a transformações para comércio), 8 conservados parcialmente e 5 inexistentes (vide figura 63). As justificativas, para a classificação de cada estado de conservação dos bens imóveis, encontram-se descritas nas fichas de inventário (vide apêndice C).



Figura 63: estado de conservação dos bens imóveis ferroviários vinculados à EFS localizados na área urbana central de Mairinque. **Fonte:** elaborado pela autora

Evidenciamos, no mapeamento, a situação atual de administração dos antigos bens ferroviários associados à EFS, que influenciam no estado de conservação e na continuidade dos imóveis e espaços construídos. No mapa a seguir, torna-se evidente a predominância da administração particular nos imóveis relacionados à moradia, a quantidade diminuta de bens administrados pelo poder públicos e a administração a partir de concessão em grande parte dos antigos imóveis operacionais. No mapa é visível ainda a convergência entre os imóveis descaracterizados e a administração particular, visto que os moradores realizam intervenções nas fachadas, seja para abrigar usos comerciais ou para manter o uso residencial. Totalizaram-se 05 bens ferroviários imóveis inexistentes, 03 sob

administração pública, 08 em concessão e 59 sob administração particular (vide figura 64).



Figura 644: situação atual de administração dos antigos bens imóveis associados à EFS localizados na área urbana central de Mairinque. **Fonte:** elaborado pela autora

Somado a essa informação, estabelecemos os proprietários atuais dos antigos imóveis e espaços ferroviários associados à EFS, totalizando 8 imóveis de propriedade do DNIT, sendo que também correspondem aos que estão sob concessão da Rumo Logística, pois são considerados bens operacionais. Além de 58 imóveis de propriedade da SPU, pois são considerados bens não operacionais e que convergem com os usos particulares, 01 de propriedade da SRM, 02 de propriedade da Prefeitura Municipal de Mairinque, 01 de propriedade do CASM e 05 inexistentes (vide figura 65).



Figura 65: proprietários atuais dos antigos bens imóveis associados à EFS localizados na área urbana central de Mairinque. **Fonte:** elaborado pela autora

Também no mapeamento, dividimos os bens imóveis a partir dos usos originais atribuídos pela EFS, demonstrando que se encontravam, em geral, próximos uns aos outros, sendo o casarão no horto florestal o mais afastado. Os imóveis operacionais estavam concentrados ao redor da linha de trem, onde se localiza também a casa do engenheiro. Já as casas dos funcionários se encontravam nos três quarteirões ao sul da estação, próximos à linha férrea. E os relacionados às funções sociais estavam, em geral, mais afastados da área de operação. Por fim, o ambulatório, a farmácia e o armazém se encontravam próximos às moradias e com outras funções, pois estavam relacionados aos serviços de saúde e abastecimento.

Apresenta-se uma concentração de bens vinculados à companhia EFS e que, atualmente, desenvolvem-se junto à cidade, sendo que os usos originais, quando comparados aos mapas anteriores, mantêm-se em grande parte dos bens imóveis. Totalizaram-se 08 imóveis para usos operacionais, 08 espaços sociais, 03 imóveis com outras funções e 58 imóveis residenciais. Considera-se, nesse caso, os diferentes usos atribuídos ao mesmo espaço, como ocorreu com o alojamento para solteiros e o jardim, que receberam novas funções pela própria EFS (vide figura 66).



Figura 66: usos originais dos bens imóveis associados à EFS. **Fonte:** elaborado pela autora

Além disso, com o mapeamento, foi possível estabelecer as áreas definidas pela EFS e as que não possuem relação explícita com a companhia, o que não exclui a ocupação por parte dos funcionários, como mencionado na descrição histórica de Mairinque. Nesse mapa, é evidenciada a formação exclusiva pela companhia ao sul da linha do trem, que divide a área central e estabelece a parte histórica relacionada à EFS, enquanto a área ao norte possui uma formação posterior e ocupação voluntária de alguns funcionários da companhia. Também nesse mapa, há uma divisão entre os lotes da EFS que, posteriormente, foram cedidos ou comprados para construção de imóveis com outras funções, que não estavam estritamente vinculadas ao funcionamento da ferrovia.

Os lotes ao sul da linha, que possuem a particularidade de serem estipulados em quadras, representam as áreas de maior influência da companhia, principalmente nos primeiros quarteirões próximos à linha férrea.

Também deixamos evidente a divisão da cidade pela linha do trem, que determina a característica da estação em “ilha”, delimita os bairros e define uma das partes do entorno de tombamento pelo IPHAN, em 2004 (vide figura 67).

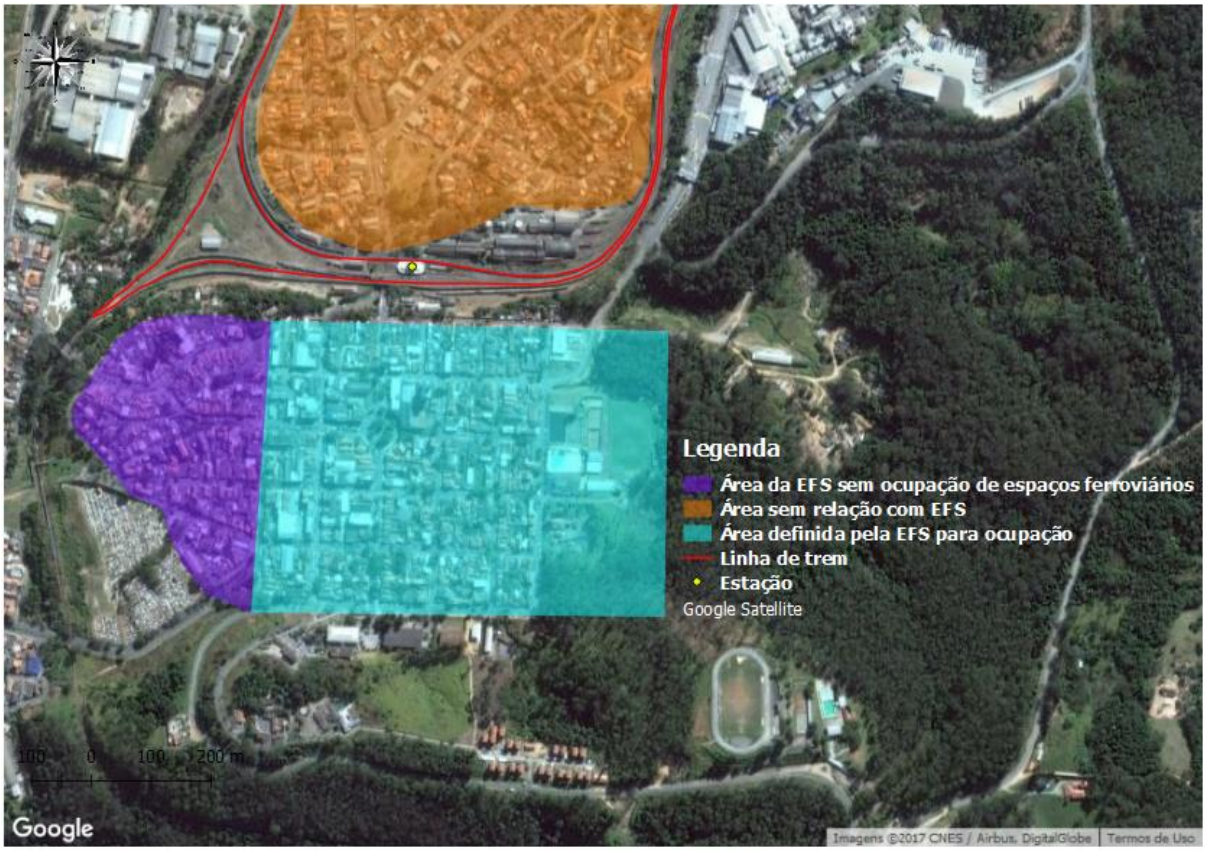


Figura 67: divisão espacial da área central de Mairinque vinculada aos interesses da EFS e demarcação da linha férrea. **Fonte:** elaborado pela autora

Por fim, reunimos todos os dados coletados, a partir do levantamento de campo, da entrevista, da aplicação das fichas de inventário e das pesquisas bibliográficas e documentais, incluindo as informações cartográficas do acervo da inventariança da RFFSA e dos processos de tombamento, para elaborar o último mapa. Assim, foi possível relacionar as áreas onde se encontram os bens ferroviários com os perímetros de entorno definidos pelo CONDEPHAAT e IPHAN. Nesse caso, destacamos que grande parte dos imóveis e espaços antigos da EFS se encontra nesses perímetros de entorno, todavia estes não conseguiram manter a integridade dos bens imóveis, visto o elevado nível de descaracterização apontado anteriormente. No mapa, deixamos explícita a localização dos bens imóveis no entorno, suas denominações, períodos de construção e respectivos níveis de conservação (vide figura 68).

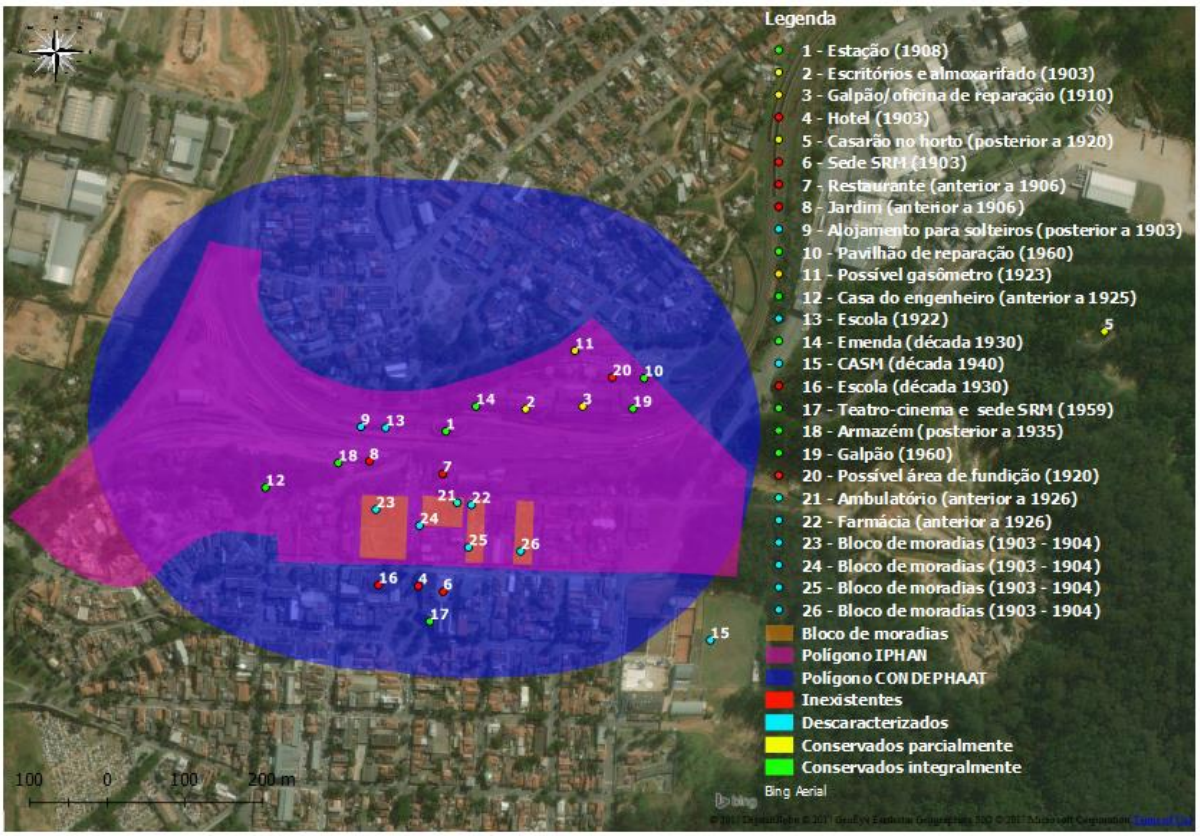


Figura 68: entornos definidos pelos tombamentos do CONDEPHAAT e IPHAN à estação ferroviária de Mairinque sobrepostos na localização dos bens imóveis vinculados à EFS na área urbana central.
Fonte: elaborado pela autora

No mapa fica evidente a descontinuidade espacial atribuída pelo entorno do IPHAN, que “corta” um dos imóveis da EFS localizado na área operacional, além de incluir inúmeros imóveis que não possuem relação com a ferrovia, presentes nos quarteirões próximos aos blocos de casas, porém que utiliza a linha de trem como um fator limitante. Enquanto o entorno do CONDEPHAAT não acompanha a formação em quadrículas e insere imóveis de outros períodos, sem relação com a EFS (como a área ao norte onde não houve ocupação explícita pela EFS), além de não abranger o CASM e o casarão do horto, mesmo com a sua ampla abrangência.

Destacamos, assim, que os entornos não contemplaram o conjunto de forma ajustada, pois a característica de dispersão não se adequa aos limites definidos por polígonos, tanto que não se aproximam do casarão no horto. Além disso, as definições de entorno não foram suficientes para igualar o nível de conservação dos bens ao imóvel da estação, pois oscilam entre inexistentes, descaracterizados, conservados parcial ou integralmente.

Dessa forma, a junção de informações espaciais buscou auxiliar no entendimento da realidade desse patrimônio, diante da perspectiva de conjunto

disperso, definindo o seu estado de conservação, a situação atual dos bens imóveis e os responsáveis pela gestão, uso e propriedade. Informações de total relevância na definição de diretrizes de preservação para o patrimônio industrial ferroviário de Mairinque vinculado à EFS.

4. CONCLUSÃO

A proposta dessa pesquisa era evidenciar a articulação existente entre os bens ferroviários de Mairinque, buscando contextualizar os diversos conceitos que poderiam ser incorporados à sua realidade, averiguando, assim, a situação atual do respectivo patrimônio vinculado à EFS e as diretrizes de preservação adequadas às suas características.

A princípio, tratamos o patrimônio cultural a partir da perspectiva monumental, seguindo as propostas citadas nas cartas de Atenas (1931), Cracóvia (2000) e Veneza (1964), sobre a necessidade de restauro, campanhas educativas para a proteção aos estilos de cada época e a responsabilidade da sociedade e do Estado direcionada à preservação. No caso de Mairinque, a perspectiva monumental foi retomada nos processos de tombamento e nas medidas de restauro.

Já a perspectiva de entorno, em Mairinque, poderia ser uma referência à evolução conceitual da ambiência dos monumentos no contexto histórico, social etc., proposto nas Normas de Quito (1967) e na Declaração de Xi'an (2005). O entorno, em Mairinque, seria formado pelos edifícios operacionais e residenciais que complementam a perspectiva monumental da estação ferroviária.

Porém, o legado ferroviário de Mairinque não é capaz de se ajustar às características de monumento e entorno, tanto física quanto conceitualmente, pois possui elementos dispersos e com os mesmos valores quando relacionados ao patrimônio industrial. Dessa forma, os bens ferroviários de Mairinque, ajustam-se à perspectiva de conjunto[75], possuindo valores históricos, sociais, arquitetônicos, urbanos, tecnológicos etc., que representam um todo coerente, como sugerido na Carta de Nizhny Tagil (2003) e detalhado nas fichas de inventário dessa pesquisa (vide apêndice C). O conjunto é representativo do período industrial e da atividade ferroviária, corroborando com a Carta de Cracóvia (2000), sobre a continuidade urbana e os elementos de união insubstituíveis.

O conjunto ferroviário de Mairinque corresponde à própria evolução ocorrida no conceito de patrimônio industrial, no qual a perspectiva monumental pode definir, inclusive, uma percepção incompleta sobre o patrimônio industrial, conforme

[75] Ressaltamos que não é o propósito de nossa discussão tratar do conceito de paisagem, por pretendermos apenas uma revisão crítica das formas atuais de proteção e não avaliar o emprego de um novo instituto jurídico, podendo ser considerado em um estudo futuro.

indicado no PNPI (2011). O histórico de Mairinque evidencia que as estruturas não foram definidas somente para oferecer suporte à estação. Os imóveis e espaços construídos foram criados para garantir a funcionalidade da área operacional e o apoio aos funcionários da EFS, pois o entroncamento era um dos principais pontos de escoamento da produção. Realizamos, então, um trabalho de sistematização dos dados sobre os bens ferroviários da área central de Mairinque, abrangendo aspectos históricos, estado de conservação e identificação espacial.

As ações de proteção e apropriação já adotadas não visavam à articulação original e continuidade do conjunto, pois se concentraram na marcação dos blocos de casas e parte operacional em geral, priorizando-se a valorização arquitetônica da estação. Essas ações fizeram uma breve menção à relação entre os bens do ponto de vista funcional e histórico, sendo que os tombamentos reconheceram parcialmente o conjunto e não estabeleceram a manutenção ou continuidade dos elementos do entorno.

Recomenda-se, então, analisar a realidade de Mairinque, atendo-se ao legado ferroviário na vertente de conjunto, pois este tem a possibilidade de agregar conhecimento sobre a ferrovia, ultrapassando a abordagem monumental e artística dedicada à estação e contemplando bens distantes.

Nos tombamentos do CONDEPHAAT e IPHAN, seria importante incluir a história da vila e dos bens que fazem parte do conjunto de forma detalhada, pois o levantamento fotográfico, em ambos os processos, é extenso, porém não apresentam uma contextualização. Dessa forma, os bens não foram analisados individualmente, o que não permite ter uma compreensão sobre quais elementos seriam realmente importantes para integrarem o entorno e as suas respectivas justificativas. Ao longo desta pesquisa, tornou-se evidente também que o tombamento da estação de Mairinque e a definição de seus entornos, não foram suficientes para garantir a preservação da ambiência ou a conservação da própria estação, considerando que já apresentava problemas estruturais em 1998.

Oliveira (2010) destaca o tombamento da estação ferroviária de Mairinque como um exemplo de proteção pautada no valor artístico-arquitetônico, sendo que este não é o único valor encontrado em Mairinque. Assim, o cerne desta pesquisa seria pensar a articulação do conjunto ferroviário, pois não foi contemplado nas medidas de proteção, organização urbana e restauração, o que dificulta a sua caracterização de patrimônio industrial.

No tombamento da estação ferroviária de Mairinque pelo CONDEPHAAT, haveria a necessidade de reformular o entorno definido para contemplar à formação em quadrículas da vila e abranger o conjunto disperso. Já no caso do tombamento pelo IPHAN, seria necessário estabelecer um novo mapa com uma continuidade espacial efetiva ou uma nova formação de entorno capaz de contemplar o conjunto disperso.

A realidade de conjunto disperso apresenta-se pelo distanciamento dos imóveis e espaços construídos que não permitem a definição de um polígono perfeitamente ajustado. Em Mairinque, a implantação de um polígono regular não se mostra eficiente, pois o conjunto apresenta descontinuidade espacial, mas mantém continuidade conceitual, histórica, arquitetônica etc., conforme apontado por Meneses (2006).

Os processos de tombamento (estadual e nacional) poderiam ser recontextualizados, incluindo as novas informações em anexo, pois estão disponíveis ao público, representando uma grande fonte de conhecimento sobre Mairinque. Orienta-se, assim, uma noção rigorosa de conjunto e estabelece uma ação complementar à permanência desse legado em toda a sua complexidade, em concordância com os apontamentos de Ibánez (2010) e Simal (2009).

Os tombamentos devem ser somados a outras diretrizes, dentre elas, o registro a partir do inventário, pois segundo Moratinos e Llanos (2010) e Lemos (1982) a proteção legal é só o primeiro passo para garantir a conservação e registrar é sinônimo de preservar. Sendo que, as medidas teóricas dos tombamentos não foram suficientes para impedir as descaracterizações, demostrando que quando prática e teoria não estão bem articuladas, há uma perda patrimonial.

Podemos destacar que o inventário foi uma ferramenta fundamental para a identificação dos vestígios no conjunto ferroviários de Mairinque, caracterizado pela ocupação específica das áreas e divisão territorial pelos trilhos, sendo que essas características foram implantadas nos territórios, proporcionando modificações nas formas habitar, conforme os apontamentos de Finger (2012) e Villar (2005).

Dessa forma, um possível tombamento do conjunto ferroviário de Mairinque somente deveria ser estabelecido após considerar a identificação e definição espacial dos bens que o compõem. Além de consulta pública com a população e especialistas de diversas áreas, privilegiando os demais valores e encontrando uma

forma de preservá-los com base na realidade local. Poder-se-ia desenvolver a ideia de proteção na esfera municipal, sugerida pelo CONDEPHAAT (1986) e impedida pela inexistência de um órgão local que, entretanto, foi proposto no Plano Diretor de 2006 e poderia ser efetivado futuramente.

Sobre os planos diretores, vale destacar a falta de aplicação prática das medidas sugeridas para a preservação do patrimônio cultural local, envolvendo a ferrovia de forma específica, em 1992, e de forma geral, em 2006, como a criação do Museu Municipal ou dos Postos de Informações. Sendo necessária uma revisão com relação ao legado histórico deixado pela ferrovia, que proponha a criação de um zoneamento especial com medidas que favoreçam a continuidade dos imóveis antigos ainda existentes. Nessa redação, dever-se-ia propor uma nova visão sobre o conjunto, que foi importante para a atividade ferroviária do início do século XX e representa o legado histórico mais antigo em evidência na paisagem urbana da área central de Mairinque.

Desse modo, considera-se a importância atribuída ao Plano Diretor, instrumento de função social e de qualidade de vida dos cidadãos, que assegura o interesse público (BRASIL, 1988; 2002). No caso de Mairinque, recomendamos a revisão do Plano Diretor que siga as propostas, definidas por Nakano (2012), referentes: aos investimentos prioritários para melhorar as condições de vida e de funcionamento dos espaços urbanos; às estratégias de ordenamento territorial que orientem formas adequadas de uso, ocupação e parcelamento do solo; à organização de um sistema municipal de planejamento e gestão dos territórios locais, contribuindo para a preservação do patrimônio ferroviário antigo de Mairinque.

Referente à restauração da estação e das fachadas das residências, observamos que estas não seguiram um plano de desenvolvimento com base na perspectiva de conjunto. No caso da restauração das fachadas das residências, apenas alguns exemplares foram contemplados, sem relacionar-se a proposta de conjunto ou retorno as características originais. Já a proposta de restauração da estação poderia ser reformulada, abordando a possibilidades de inserção de novos usos, condizentes com as necessidades locais e a ambiência urbana.

A perspectiva cultural proposta no projeto de restauração da estação deveria considerar a realidade em que o imóvel se encontra, junto à área operacional, havendo duas possibilidades de utilização. A primeira seria pensar a estação isolada

do seu entorno e contexto histórico, com elementos ainda em operação que dificultariam os processos culturais que se pretendem desenvolver. A segunda seria pensar a estação no contexto histórico e funcional, sendo o entorno enriquecedor, pois teria a possibilidade de mostrar essa atividade na prática. Porém, sem sobrepor o uso cultural aos imóveis que não estão ameaçados por outras atividades, apresentando amostras da produção e resgatando a história social que ocorreu neste lugar, conforme mencionando por Civera (2001) e Simal (2009).

Os estudos realizados nas restaurações devem ser relevantes para obter um conhecimento dos objetivos que motivaram a construção do conjunto e dos diferentes processos industriais que se puderam ali desenvolver (TICCIH, 2003). Levamos em consideração que *"[…] any industrial structure is not an isolated monument but part of a network of linkages relating to the methods and means of production." (*PALMER; NEAVERSON, 1998, p. 05).[76] No caso de Mairinque, as estruturas foram definidas pelos usos do conjunto e não apenas de um único imóvel, sendo que poderiam receber diferentes possibilidades de usos, desde que compatíveis com os espaços e significados, em concordância com a Carta de Cracóvia (2000).

Desse modo, constatamos que as diretrizes analisadas não possibilitaram a preservação global do conjunto, sendo que a existência de grande parte dos bens ferroviários, em Mairinque, seria consequência da decadência da atividade ferroviária, da possibilidade de desenvolvimento urbano em outras direções e do desinteresse por esses espaços. Sem refletir em uma política de conservação que considerasse a potencialidade de manter as atividades originais ou inserir novos usos nos bens imóveis antigos associados à EFS.

Assim, ocorre um desconhecimento e uma depreciação da importância desse conjunto, promovendo uma interpretação incompleta da história industrial, representativa para o contexto local e para o entendimento das atividades ferroviárias desenvolvidas a partir da segunda metade do século XIX, de acordo com Finger (2012), Villar (2005) e Landim (2004).

Necessita-se de políticas específicas e práticas efetivas de preservação, uso e gestão que estejam inseridas na dinâmica atual, alterando a perspectiva de desconhecimento do conjunto industrial, sendo que as ações deveriam ser aplicadas

[76] "Qualquer estrutura industrial não é um monumento isolado, mas parte de uma rede de vínculos relativos aos métodos e meios de produção." (PALMER; NEAVERSON, 1998, p. 16, tradução nossa).

a vários espaços ainda existentes. Essas ações poderiam ser somadas às medidas de salvaguarda estrutural, reabilitação ou retorno às funções, perpetuando os bens imóveis e a sua articulação, alterando a condição física de abandono e descaracterização, mostrando um caminho para a preservação do patrimônio industrial, conforme ressaltando por Burman e Stratton (1997).

Porém, consideramos a afirmação de O' Neil (2005) de que "[...] *there are no universal solutions applicable to every research and policy circumstance*".[77] Essas soluções são determinadas pelas particularidades do tempo e lugar, ou seja, a adaptação dos imóveis, a criação de novos usos e a sua proteção deveriam ser adequadas à realidade do conjunto ferroviário de Mairinque, caracterizado: pela dispersão dos espaços; pelos diferentes usos atribuídos; pela operação ferroviária ainda ativa; pela predominância de administradores particulares; pela comunidade ferroviária atuante; pela presença de grande parte dos bens imóveis associados à ferrovia e que se desenvolvem junto à cidade.

São necessárias novas fórmulas mais participativas para a proteção e gestão desses espaços, além da criação de instrumentos de orientação e apoio a projetos de investigação interdisciplinares. Isso geraria um entendimento da preservação na perspectiva de conjunto, principalmente pelos membros que ocupam esses espaços. Mantendo-se o diálogo entre população local, especialistas e gestores público-privados, a fim de registrar essa história às próximas gerações e expandir a visão superficial sobre o patrimônio ferroviário, pois o seu impacto na sociedade do século XIX e XX merece ser valorizado. Torna-se, então, a história uma verdade palpável, garantindo a sobrevivência do conjunto e a continuidade ou modificação das funções, como apontado por Viñuales (2001) e Rodrigues (2000).

Vale ressaltar que mais importante do que a integridade absoluta artístico-arquitetônica dos imóveis industriais, está o entendimento de que promovem conhecimento sobre a disposição e o funcionamento da atividade ferroviária. Sendo os usos originais priorizados, visando à própria continuidade das características dos bens imóveis, que passam por mudanças estruturais decorrentes das necessidades da ferrovia. Representa, assim, um registro da evolução operacional de cada época, sem ser fundamentalmente uma depreciação do espaço antigo, conforme indicado por Dorado e Dorado (2011) e visível, por exemplo, nas adaptações realizadas no

[77] "[...] não existem soluções universais aplicáveis a todas as pesquisas e circunstâncias políticas." (tradução nossa).

pavilhão de reparação, da década de 1960, em Mairinque. Além disso, as características originais de uso auxiliam na identificação desses espaços, sugerida pelo IAPH (2015) e que, em Mairinque, é representada pela área ainda em operação e pelos blocos de moradia.

Entretanto, toda a alteração promovida, que influencia no conjunto, deveria ser guiada e documentada, caracterizando a situação dos bens imóveis, sendo o inventário uma medida contundente para o registro da realidade atual dos bens (identificando as mudanças promovidas no decorrer do tempo), além de complementar as diretrizes de preservação. O próprio Plano Diretor de Mairinque (2006) ressalta a importância de inventariar os bens de interesse à preservação, sendo que esta investigação pode ser uma contribuição para o registro do patrimônio ferroviário local, auxiliando ainda nas medidas de controle de adensamento e renovação urbana, proposto no artigo 5º desse Plano Diretor.

O inventário permite estabelecer a delimitação urbana ocupada por esse conjunto, os imóveis vinculados à EFS, seus proprietários atuais, proteção, usos e estado de conservação. Essas informações foram organizadas em fichas de inventário, buscando auxiliar a pesquisa, o acesso e a difusão do conhecimento ao público, às agências de conservação e ao setor voluntário, citados na Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) e por Burman e Stratton (1997).

As informações coletadas podem ser utilizadas para entender os espaços ferroviários de Mairinque antes de possíveis mudanças estruturais, de usos ou proprietários, de acordo com as indicações de Lins (2012). Sendo que essas informações estão baseadas nas recomendações citadas no PNPI (2011) e IAPH (2013) e por Pozo (2010) e Simal (2009), referentes ao levantamento de campo, entrevista e mapeamento dos bens que formam o conjunto disperso, auxiliando na definição de diretrizes adequadas à realidade do patrimônio local.

Dentre as possíveis diretrizes de preservação para o patrimônio ferroviário de Mairinque, podemos destacar as sugeridas pela EPA sobre: definir objetivos de qualidade paisagística; descontaminar visualmente os entornos; integrar os valores culturais nos planos de ordenamento dos territórios; ampliar as linhas de ajuda e os planos municipais (*JUNTA DE ANDALUCÍA,* 2012). Essas diretrizes poderiam ser inseridas na realidade do conjunto ferroviário de Mairinque, a partir de iniciativas locais e elaboração de guias e cartas de preservação, sugeridas pela *Generalidad*

de Cataluña (2005), por exemplo, e organizadas pelos diversos membros relacionados à gestão dos espaços, promovendo uma série de parcerias que poderiam ser úteis à continuidade do patrimônio.

No caso de Mairinque, a diversidade de usos, proprietários e gestores dos imóveis deveria ser valorizada, pois não são estritamente fatores de degradação, permitindo, até mesmo, a continuidade dos bens imóveis e dos usos originais, conforme observado nas residências e na área operacional. Porém, a gestão desses espaços antigos deveria estar associada a visitas técnicas, aplicação de estudos interdisciplinares, registro das intervenções propostas ou realizadas e opiniões de especialistas, para a correta manutenção do ambiente de acordo com as necessidades da população, conforme apontado nos Princípios de Dublin (TICCIH/ICOMOS, 2011).

Atualmente, no caso da estação ferroviária de Mairinque, não identificamos propostas de retorno à sua função original, dessa forma, a possibilidade de transformá-la em um museu ou jardim público são relevantes, pelos inúmeros valores que poderiam agregar. Os referidos usos deveriam ser contextualizados histórica e espacialmente, mantendo a participação da AMPF e de outros membros da comunidade, pois o patrimônio deve ser conhecido e utilizado pelo público, sem ter a sua compreensão restringida aos especialistas em patrimônio industrial, conforme sugerido por Simal (2012).

Os demais imóveis da área operacional poderiam manter as atividades de concessão, sendo que mereceriam uma proposta de tombamento devido aos valores intrínsecos que conservam, sejam históricos, operacionais, urbanos, tecnológicos, sociais ou arquitetônicos, somado ao elevado nível de integridade estrutural. As intervenções nos imóveis ocorreriam de forma orientada, evitando a perda das características que lhe determinam o entendimento, considerando que esses são os que mais ambientam a estação, tanto por serem os mais próximos, estando intramuros, quanto por seu vínculo histórico e funcional explícito.

Já os imóveis residenciais, mesmo estando em grande parte descaracterizados, mantêm a condição de alinhamento, ordem, forma, gabarito e vários dos elementos que caracterizam as fachadas, dentre eles, portas, janelas, materiais e ornamentações, que permitem identificar esses espaços pertencentes à antiga vila ferroviária. Essa realidade demandaria uma proteção de gabarito, forma e

alinhamento das fachadas, características existentes na maioria dos imóveis, mesmo nos que apresentam novos usos ou descaracterizações intensas.

No caso do conjunto residencial, a proteção integral seria inviável em função do alto nível de descaracterização, necessitando-se de uma seleção dos poucos exemplares que estão conservados integralmente e que são referências à realidade que abarcava o restante das edificações. A proteção dos imóveis seria discutida com a população e mediante incentivos fiscais para a sua conservação, por exemplo, a transferência do direito de construir ou a preempção, sugeridas no Plano Diretor de Mairinque de 2006.

Com relação aos espaços sociais, o edifício do teatro-cinema e sede da SRM, de 1959, é um dos exemplares mais marcantes desse tipo de uso, sendo o único conservado integralmente mantendo as funções culturais, podendo ser protegido legalmente. Esse imóvel, juntamente com o CASM e o casarão do horto florestal, caracteriza os espaços mais distantes da área operacional, que dão forma ao conjunto disperso do patrimônio industrial de Mairinque. Dessa forma, haveria a necessidade de identificá-los perante a sua importância para a história ferroviária, o desenvolvimento de Mairinque e os aspectos sociais da população, permitindo que esses bens sejam reconhecidos pelos moradores locais e por outros membros interessados, de acordo com as indicações de Simal (2012) e Rabello (2009).

Assim, consideramos que, para Rodrigues (2010, p. 40), é preciso romper com o "[...] processo de esvaziamento de sentido do patrimônio industrial, e isso requer esforços efetivos tanto da sociedade quanto dos órgãos de preservação [...]". Evidencia-se, no caso de Mairinque, a necessidade de reconhecimento do conjunto antigo vinculado à EFS, para compreender a ocupação territorial, a articulação da atividade industrial, o desenvolvimento local e a história ferroviária.

Por fim, buscamos propiciar a continuidade das informações sobre os bens imóveis antigos associados à EFS, perante a realidade de conjunto disperso que se desenvolve junto à cidade, registrando as características relevantes dos bens, protegidos ou não, de propriedade pública ou particular, para reverter a atual imagem monumentalista e de desarticulação. A pesquisa integrou uma abordagem atual de preservação sobre o legado do patrimônio industrial, sendo essa perspectiva instrumentalizada para orientar as diretrizes políticas, urbanas e a gestão efetiva do conjunto ferroviário de Mairinque.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

5.1 Fontes bibliográficas

ABAD, C. J. P. **Turismo y patrimonio industrial.** Madrid: Editorial Sintesis, 2008.

AMPF. **E a nossa história?.** Associação Mairinquense de Preservação Ferroviária. Revista nº 1 (I), 2008.

AJZENBERG, E. **Patrimônio Artístico-cultural.** Revista Travessias, Unioeste, v. 5, p. 01-09, 2011.

ALVES, F. A. O tombamento como instrumento de proteção ao patrimônio cultural. **Revista Brasileira de Estudos Políticos,** v. 98, p. 65-98, 2008.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **ALLMP** – América Latina Logística Malha Paulista, 2008. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/relatorios/ferroviario/concessionarias2008/ALLMP2008.pdf>. Acesso em: 14 abr. 2017.

ARECES, M. A. A. Patrimonio Industrial, Paisaje y Desarrollo Territorial. *In:* AREAS - Revista Internacional de Ciencias Sociales. **El patrimonio industrial, el legado material de la historia económica,** nº 29, 2010.

BARATTO, R. **Primeiro Lugar no Concurso para o Restauro da Estação Ferroviária de Mairinque / SIAA + HASAA,** 2015. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/762270/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-estacao-ferroviaria-de-mairinque-siaa-plus-hasaa>. Acesso em: 24 abr. 2017.

BARROS, R. A. **Mairinque 94 anos.** Edição Comemorativa, Momento Publicidade e Promoções, out. 1994.

BIANCHI, A. C. M. **Manual de orientação:** estágio supervisionado. 4. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2009.

BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL DE MAIRINQUE. **Dados Genéricos do Município de Mairinque.** Departamento de Educação e Cultura. Divisão de Cultura: Mairinque, 2002.

BOCCARDI, G.; DUVELLE, C. **"Introducing Cultural Heritage into the Sustainable Development Agenda",** 2013. Disponível em: <http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/images/HeritageENG.pdf>. Acesso em: 22 mar. 2015.

BRAGHIROLLI, A.; DURÁN, L. Consideraciones en torno al Patrimonio Industrial para establecer una bibliografía básica para Iberoamérica. *In:* RAMÓN, G. **Miradas al patrimonio industrial.** Buenos Aires: CEDODAL – Centro de Documentación de Arte y Arquitectura Latinoamericana, 2007.

BURMAN, P.; STRATTON, M. **Conserving the Railway Heritage.** Taylor and Francis Group: London, 1997. ISBN 0419212809

BUSTAMENTE, A. H. Los paisajes industriales en el plan nacional de patrimonio industrial. *In*: TICCIH. **Actas V congreso conservación del patrimonio y de la obra pública en España,** El Ferrol (Galicia), Gijón, 24-28 de fevereiro de 2009.

CAMARGO, H. L. **Patrimônio histórico e cultural.** São Paulo: Aleph, 2002.

CASTRIOTA. L. B. **Intervenções sobre o patrimônio urbano:** modelos e perspectivas, 2007. Disponível <http://www.forumpatrimonio.com.br/material/pdfs/d23192f049e13a93838d.pdf>. Acesso em: 27 jun. 2014.

CAVALCANTI, J. R. N. O IPHAN e o Patrimônio Cultural. *In:* I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural. **Sistema Nacional de Patrimônio Cultural:** desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/MG, 2009 / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; coordenação: Weber Sutti. Brasília, DF: Iphan, p. 07 – 16, 2012.

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

CIVERA, I. A. **Patrimonio cultural de la Obra Pública. Acciones del pasado, propuestas de futuro.** Jornadas patrimonio industrial y la obra pública – Zaragoza 16, 17 e 18 de abril de 2007.

_____. **La investigación sobre el Patrimonio Industrial:** una revisión bibliográfica. TST – Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, nº 1, pg. 169 – 186, 2001.

CONDE, F. C.; SANTALLA, I. R. **Elaboración y estructuración de una base de datos cartográfica de la contaminación marina provocada por el Prestige y su integración en un sistema de información geográfica.** Espanha: Universidad Rey Juan Carlos, 2006.

CORREIA, T. B. **O modernismo e o núcleo fabril:** o plano da cidade operária da F.N.M. de Attílio Correia Lima. *In:* III Seminário Docomomo Brasil. Anais do III Seminário Docomomo Brasil, São Paulo, 1999. Disponível em: <http://www.docomomo.org.br/seminario%203%20pdfs/subtema_A1F/Telma_correia.pdf>. Acesso em: 10 set. 2013.

_____. **Os núcleos fabris:** a preservação à cidade e a moralização do trabalho, 1994. Disponível em: <http://periodicos.fundaj.gov.br/index.php/CAD/article/view/404/367>. Acesso em: 10 set. 2013.

CREA. **Patrimônio histórico:** como e por que preservar. 2. ed. Bauru, SP: Canal 6, 2008.

DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários.** (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso "Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista", 1981.

DIÁRIO DE SOROCABA. **Histórica estação ferroviária de Mairinque será restaurada:** Prefeitura firma parceria com o SENAI, 2013. Disponível em: <http://www.diariodesorocaba.com.br/site2010/materia2.php?id=224254>. Acesso em: 26 jun. 2013.

DIAS, M. S.; SOUZA, I. L. F. S. **"Cidade e ferrovia:** Estação Mayrink*"*: relatório científico não publicado. Departamento de História, Faculdade de Ciências e Letras de Assis: Universidade Estadual Paulista, 1994.

DORADO, M. A. Paisajes de la Memoria. Hacia una definición del paisaje industrial como paisaje cultural. *In*: TICCIH. **Actas V congreso conservación del patrimonio y de la obra pública en España,** El Ferrol (Galicia), Gijón, 24-28 de fevereiro de 2009.

DORADO; M. I. A; DORADO, M. A. A. **Nuevos paisajes culturales.** Acciones conceptuales en el paisaje industrial Andaluz en su tratamiento como paisaje cultural. Anais do I Congreso Internacional de Investigación sobre Paisajes Industriales, 2, 3 e 4 de novembro de 2011.

ESTADÃO. **Estação de Mairinque será patrimônio histórico nacional,** 2002. Disponível em: <http://www.estadao.com.br/arquivo/cidades/2002/not20021125p21368.htm>. Acesso em: 27 jul. 2012.

FALCONER, K.; JONES, B. Railway engineering works: the legacy. *In:* BURMAN, P.; STRATTON, M. **Conserving the Railway Heritage.** Taylor and Francis Group: London, 1997. ISBN 0419212809

FATEC. **Museu Companhia Paulista,** 2011. Disponível em: <http://www.museudacompanhiapaulista.com.br/historico.htm>. Acesso em: 03 abr. 2012.

FERNÁNDEZ, M; BUSQUETS, J. Paisajes industriales, difusión del patrimonio y nuevas necesidades formativas. *In*: AA.VV.: **Estructuras y paisajes industriales.** Proyectos socioculturales y turismo industrial*.* Gijón: ICUNAS, 2003.

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

_____. El sistema ferroviario en el noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias. **APUNTES,** Bogotá, Colômbia, vol. 24, n° 1, Janeiro - Junho 2011.

FERRARI, M.; ÁLVAREZ, I. V.; CAZÓN, S. M. Búsqueda de criterios metodológicos para la realización de inventarios de patrimonio cultural. *In*: TICCIH. **Actas V**

congreso conservación del patrimonio y de la obra pública en España, El Ferrol (Galicia), Gijón, 24-28 de fevereiro de 2009.

FIGUEIREDO, J. R. P. **Mairinque 97 anos,** edição especial, MK Cidade, set. 1987.

_____. **Roteiro Cultural.** Mairinque, [198-].

FINGER, A. E. **Uma vila inglesa e uma vila Belga.** Os casos de Paranapiacaba, em São Paulo, e da Vila Belga, no Rio Grande do Sul, 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_vila_inglesa_vila_belga.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2017.

FOCO EM FATOS. **Mairinque 119 anos de emancipação.** Ano XII. Edição Especial, 2009.

FREIRE, G. **Mayrink de vila à cidade.** Mairinque: Paris Gráfica, 2013.

G1 – GLOBO. **Complexo ferroviário de Mairinque, SP, passará por restauração.** Projeto é uma parceria entre a prefeitura e o SENAI. Revitalização vai começar a partir do entorno da ferrovia, 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/sorocaba-jundiai/noticia/2013/04/complexo-ferroviario-de-mairinque-sp-passara-por-restauracao.html>. Acesso em: 23 ago. 2013.

GHIRARDELLO, N. **A beira da linha:** formações urbanas da Noroeste Paulista, 2002. Disponível em: <http://static.scielo.org/scielobooks/z3/pdf/ghirardello-9788539302420.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2014.

GIESBRECHT, R. M. **Estação de Mairinque,** 2012. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/m/mairinque.htm>. Acesso em: 27 jun. 2014.

GOITIA, F. C. **Breve história do urbanismo.** Editora Presença: Lisboa, 1982.

GUIA DE SÃO ROQUE. **Mairinque** - Encerraram as primeiras atividades do curso de Restauro em Mairinque, 2013. Disponível em: <http://www.guiasaoroque.com.br/noticias/mairinque-encerraram-as-primeiras-atividades-do-curso-de-restauro-em-mairinque-10289>. Acesso em: 21 mai. 2016.

_____. **Mairinque:** inaugurado o Centro Municipal de Educação e Cultura – SRM, 2009. Disponível em: <https://www.guiasaoroque.com.br/noticias/mairinque-inaugurado-o-centro-municipal-de-educacao-e-cultura-srm-1543>. Acesso em: 14 ago. 2017.

HERNÁNDEZ, J. B. **El Patrimonio Histórico y Arqueológico:** valor y uso. Barcelona: Ed. Ariel, 1997.

IBÁNEZ, M. R. A. Patrimonio industrial y ordenación del territorio. *In*: AREAS: Revista Internacional de Ciencias Sociales. **El patrimonio industrial, el legado material de la historia económica**, nº 29, 2010.

ISUSI, J. G. D. Reconversión y reutilización de edificios industriales. **I Jornadas sobre la protección y revalorización del Patrimonio Industrial.** Tratamiento técnico arquitectónico del Patrimonio Industrial criterios de intervención. Reconversión y reutilización de edificios. Situación Jurídica. Bilbao, dezembro de 1982.

IZARZUGAZA L. I. *In:* VV.AA. **Jornadas Europeas de Patrimonio.** El Paisaje Industrial en Andalucía. Sevilla: Consejería de Cultura, 2008. ISBN: 978-84-8266-827-7.

JIMÉNEZ, A. M. **Sistemas y análisis de la información geográfica.** Manual de autoaprendizaje con Arc Gis. 2ª edição. Espanha: RA-MA editorial. ISBN 978-84-7897-838-0, 2008.

KÜHL, B. M. **Gustavo Giovannoni:** textos escolhidos. Cotia: Ateliê, Artes & ofícios, 2013. 204 p.

_____. **O legado da expansão ferroviária no interior de São Paulo e questões de preservação,** 2010. Disponível em: <http://www.arquitetura.eesc.usp.br/sspa/arquivos/palestras/Beatriz_M_Kuhl.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2012.

_____. **Preservação do patrimônio da industrialização:** problemas teóricos de restauro. Cotia: Ateliê Editorial; São Paulo: FAPESP, 2008.

LANDIM, P. C. **Desenho de paisagem urbana:** as cidades do interior paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

LEMOS, C. A. C. **O que é patrimônio histórico.** Coleção Primeiros Passos, v. 51, São Paulo: Editora Brasiliense, 1981.

LINS, A. C. B. Desafio da regulação do patrimônio cultural. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). *In:* I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural. **Sistema Nacional de Patrimônio Cultural:** desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/MG, 2009 / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; coordenação: Weber Sutti. Brasília, DF: Iphan, 2012, p. 304 - 312.

LOPES, P. F. La producción del sistema ferroviario. Hacia una IDE histórica del patrimonio ferroviario de Andalucía. **Virtual Archaeology Review.** VAR. Volume 6. Número 13. ISSN: 1989-9947. Novembro de 2015. Disponível em: <http://www.mappinginteractivo.es/images/revistas/REVISTA%20MAPPING%20156/Mapping156.html#/6/>. Acesso em: 22 nov. 2016.

MACHADO, A. M. A. Cultura ciência e política: olhares sobre a história da criação dos museus no Brasil. *In*: FIGUEIREDO, B. G.; VIDAL, D. G. (orgs). **Museus:** dos gabinetes de curiosidades à museologia moderna. Belo Horizonte: Argvmentvm; Brasília: CNPq, 2005.

_____. **Conheça Mairinque,** 2017. Disponível em: <http://www.camaramunicipaldemairinque.com.br/conheca-mairinque/aspectos-historicos-da-cidade>. Acesso em 23 jul. 2017.

MARCHESAN, A. M. **O entorno dos bens tombados na legislação brasileira.** Ministério Público do Estado de Minas Gerais: Biblioteca Virtual, 2013. Disponível em: <https://aplicacao.mpmg.mp.br/xmlui/handle/123456789/1151>. Acesso em: 10 jun. 2016.

MATIAS, L. F. Geotecnologias e patrimônio arquitetônico: potencialidades no mapeamento e análise para fins turísticos. In: PAES, M. T. D.; OLIVEIRA, M. R. S. (orgs). **Geografia, turismo e patrimônio cultural.** São Paulo: Anablume/Fapesp, 2010.

MATOS, O. N. **Café e ferrovias:** a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas: Pontes, 1990.

MENESES, U. T. B. A cidade como bem cultural – Áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance na preservação do patrimônio ambiental urbano. *In:* MORI, Victor Hugo (orgs.). **Patrimônio:** atualizando o debate. São Paulo, 9ª SR / IPHAN, p. 35-76, 2006.

MORATINOS, B. H.; LLANOS, M. Z. El inventario de patrimonio industrial del país Vasco. Veinte años de experiencia. *In*: TICCIH. **Actas V congreso conservación del patrimonio y de la obra pública en España,** El Ferrol (Galicia), Gijón, 24-28 de fevereiro de 2009.

MOTTA, L. **Entorno de bens tombados.** Rio de Janeiro: IPHAN/DAF/COPEDOC, 2010.

MOULEIRO, J. **Inspeção Sanitária do Município de Mairinque.** Mairinque, 1941.

NAKANO, K. Planejamento territorial e o patrimônio cultural. *In:* I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural. **Sistema Nacional de Patrimônio Cultural:** desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/MG, 2009 / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; coordenação: Weber Sutti. Brasília, DF: Iphan, 2012, p. 247 - 260.

NAVARRO, L. **O loteamento de parte da Fazenda Mayrink.** Constituindo a Vila Mayrink. São Paulo, [ca. 1940]. mimeo.

NEVELL, M. The 2005 Rolt Memorial Lecture Industrial Archaeology or the Archaeology of the Industrial Period? Models, Methodology and the Future of Industrial Archaeology. **Industrial Archeology Review,** XXVIII: 1, 2006.

O'NEIL, M. What determines the influence that research has on policy-making. **Journal of International Development,** 2005, p. 761-764, DOI: 10.1002/jid.128.

OLIVEIRA, E. R. Patrimônio ferroviário do Estado de São Paulo: as condições de preservação e uso dos bens culturais. **Revista PUC.** Projeto História, n° 40, jun. 2010.

_____. Eletrificação em empresas ferroviárias paulistas: aspectos da tecnologia e da industrialização em São Paulo. *In:* CUÉLLAR, D. (org). **La electricidad en las redes ferroviarias y la vida urbana.** Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, p. 195-207, 2013.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink.** As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

OLMO, R. M. **El paisaje y la gestión del territorio criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo,** 2006. Disponível em: <http://www.ecoingenieros.com.ar/lc/bibliografia/paisaje_gestion_territorio%20-%20rafael%20mata.pdf>. Acesso em: 28 mar. 2017.

PALMER, M. "The application of archaeological methods to the study of industrial society". *In*: CIVERA, I. A. (Coord): Aproximación al estudio del patrimonio de la sociedad industrial**, Seminarios de la Universidad Internacional Meléndez Pelayo,** Valencia, 12 a 16 de novembro de 2007.

PALMER, M.; NEAVERSON, P. **Industrial archaeology.** Principles and Practice. London and New York: Routledge, 1998.

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

PÉREZ, L. C.; ECHÁNIZ, I. E. **El paisaje.** De la percepción a la gestión. Madrid: LITEAM, 2009.

PINHEIRO, M. J. A. **Museu, Memória e Esquecimento:** um projeto de modernidade. Rio de Janeiro: E-Papers Serviços Editoriais, 2004.

POZO, P. B. Estado actual y metodología de inventario del patrimonio industrial en Castilla y León. *In*: TICCIH. **Actas V congreso conservación del patrimonio y de la obra pública en España,** El Ferrol (Galicia), Gijón, 24-28 de fevereiro de 2009.

PRATA, J. M. **Patrimônio cultural e cidade:** práticas de preservação em São Paulo. 2009. f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

PRECIADO, J. M. S. **Sistemas de información geográfica.** Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2004.

PUJOL, H. G. J. Uma estação modelo. **Revista Polytecnica.** IV (22), 1908.

QUIROGA M., KORSTANJE, M. A. Arqueología del Campesinado en el Valle del Bolsón producción y residencia como líneas de análisis para una escala de larga

duración. *In:* TORRES, M. J. F. IZETA. A. D. **El uso de Sistemas de Información Geográfica (SIG) en arqueología sudamericana.** Inglaterra: BAR Internacional Series, 2013.

RABELLO, S. **O Estado na preservação dos bens culturais:** o tombamento. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.

RABELO, C. N. **A Proteção ao patrimônio cultural arquitetônico:** um estudo comparado entre o tombamento e o instituto análogo presente na legislação portuguesa. 2010. 76 f. Monografia (Graduação) – Curso de Direito do Centro de Ciências Jurídicas, Universidade de Fortaleza, Ceará, 2010.

RAHOLA, E. C. **Recuperación y uso del patrimonio industrial.** Revista de Cultura y Ciencias Sociales, 2ª época, n° 19, Gijón, p. 11-18, 1998.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana:** Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

REIS FILHO, N. G. **Racionalismo e proto-modernismo na obra de Victor Dubugras.** São Paulo: FBSP, 1997.

RESCHKE, A. **Programa de destinação do patrimônio da extinta RFFSA para apoio ao desenvolvimento local.** Orientação aos municípios e entidades privadas sem fins lucrativos. Secretaria do Patrimônio da União, 2007.

RIBEIRO, E. Os Caminhos de Ferro no Estado de São Paulo: ascensão e queda – 1860 -1990. **Revista Percurso** – NEMO, Maringá, v. 4, n. 2, p. 33- 57, 2012, ISSN: 2177- 3300.

RIEGL, A. **O culto moderno dos monumentos.** Trad. Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentini. Goiânia: UCG, 2006.

RODRIGUES, M. "Patrimônio Industrial, entre o fetiche e a memória", **USJ – Arquitetura e Urbanismo,** VI (3), 2010, p. 31-40.

_____. **Alegorias do Passado:** A Instituição do Patrimônio em São Paulo, 1969 - 1987, 1994, 179 f. Tese (Doutorado em História) - Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 1994.

_____. Condephaat e a memória de São Paulo. *In:* KAMIDE, Edna (coord). **Patrimônio cultural paulista:** CONDEPHAAT, bens tombados 1968-1998. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1998.

_____. **Imagens do passado.** A instituição do patrimônio em São Paulo 1969 - 1987. São Paulo: Editora Unesp, 2000.

ROMÁN, G. L. S. La singularidad de un territorio a través de su patrimonio industrial. *In*: TICCIH. **Actas V congreso conservación del patrimonio y de la obra pública en España,** El Ferrol (Galicia), Gijón, 24-28 de fevereiro de 2009.

RUFINONI, M. **Preservação e restauro urbano:** teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural. 2009. 336 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009.

_____. **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 – Uniesp: Edusp, 2013.

RUMO. **A empresa.** Disponível em: <http://pt.rumolog.com/conteudo_pti.asp?idioma=0&tipo=27307&conta=45>. Acesso em: 15 de mai. 2017.

SAES, Flávio Azevedo Marque de. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940:** expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: HUCITEC; Brasília: INL, 1981.

SAMPIERI, R. H.; COLLADO, C. F.; LUCIO, P. B. **Metodologia de Pesquisa.** Tradução: Daisy Vaz de Moraes. 5. ed. Porto Alegre: Penso, 2013.

SÃO PAULO. **Perguntas frequentes sobre o tombamento,** 2013. Disponível em: <http://capital.sp.gov.br/cidadao/cultura/imoveis-tomabados-e-patrimonio-historico/perguntas-frquentes-sobre-tombamento>. Acesso em: 24 mar. 2017.

SEGUÍ, A. E.; RICART, C.; CABRELLES, M. LEMA, J. L. **Los sistemas de información geográfica:** concepto, ventajas y posibilidades en el campo de la restauración. Loggia: Arquitectura y restauración, nº. 24-25, 2012, p. 122-131, ISSN-e 1136-758X, DOI: http://dx.doi.org/10.4995/loggia.2012.3008

SENDRA, J. B. **Sistemas de Información Geográfica.** Madrid: Ediciones Rialp, 2° edición corregida, 1997.

SILVA, E. D. **O direito urbanístico brasileiro e sua aplicabilidade na preservação de centros históricos.** Salvador, 2005. Disponível em: <http://www.ppgau.ufba.br/node/48/results/field_ano%3A%222005%22>. Acesso em: 29 set. 2015.

SILVA, R. R. R. **Valor histórico, preservação e uso turístico do patrimônio industrial ferroviário:** estudo a partir da vila e estação ferroviária de Mairinque (São Paulo). Monografia apresentada a Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Rosana, 2014.

SILVA, J. R., PASSOS, L. A. **O negócio é participar:** a importância do plano diretor para o desenvolvimento municipal. – Brasília DF: CNM, SEBRAE, 2006.

SIMAL, J. S. **Actas I Congreso Internacional de Investigación sobre Paisajes Industriales,** 2, 3 e 4 de novembro de 2011.

_____. **Arquitectura de la Industria em Andalucía.** Andalucía: Escandón Impresores, 1998.

_____. S. Del carbón al sol. La industria energética y sus lecturas en el paisaje. From Coal to the Sun. The Electricity Industry and its Imprint upon the Landscape. *In:* FUNDACIÓN FOCUS-ABENGOA. **De la Tierra al Sol:** Historia de los paisajes del Guadiamar, Chapter, 2010, p. 251-273.

_____. Una propuesta de inventario de patrimonio industrial para Andalucía. *In*: TICCIH. **Actas V congreso conservación del patrimonio y de la obra pública en España,** El Ferrol (Galicia), Gijón, 24-28 de fevereiro de 2009.

_____. Los paisajes históricos de la producción en Sevilla. *In:* IAPH: **Guía del Paisaje Histórico Urbano de Sevilla – documentos de trabajo.** Estudio temático 05. Sevilla: Consejería de educación, cultura y deporte, 2012.

SOUKEF, A. J. **Reabilitação do Conjunto Ferroviário de Mayrink.** Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo / Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

_____. **Sorocabana:** uma saga ferroviária. 1ª ed. São Paulo: Dialeto, 2001.

SPINA, V.; MILETO, C.; LÓPEZ-MANZANARES, F. V.; COLL ALIAGA, E. **La aplicación de un sistema de información geográfica (SIG) para la conservación del patrimonio arquitectónico:** el estudio de los revestimientos continuos tradicionales del centro histórico de Valencia. Espanha: Arché. 2011.

STEPHENSON, J. **The Cultural Values Model:** an integrated approach to values in landscapes, ELSVIER, 2008, p. 127-139.

STRATTON, M. **Industrial Buildings:** conservation and regeration. Editora Taylor & Francis, 2000.

SWANWICK, C. **Landscape Character Assessment:** guidance for England and Scotland. Scottish Natural Heritage & The Countryside Agency, 2002. Diponível em: <http://www.snh.org.uk/pdfs/publications/LCA/LCA.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2017.

SWENSEN, G. “Capturing the Intangible and Tangible Aspects of Heritage: Personal versus Official Perspectives in Cultural Heritage Management.” **Landscape Research**, 38(2), p. 203–221, 2013.

TICCIH. **Actas V congreso conservación del patrimonio y de la obra pública en España**, El Ferrol (Galicia), Gijón, 24-28 de fevereiro de 2009.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais:** a pesquisa qualitativa em educação. 1ª ed. São Paulo: Atlas, 2008.

UCES. **Comemoração do centenário da imigração japonesa no Brasil.** 29º campeonato de atletismo veterano da UCES. Mairinque – Estádio Municipal "José Angelini", 27 de julho de 2008.

VARGAS, H. C. **Intervenções em centros urbanos:** objetivos, estratégias e resultados. 2. ed. Rev. e atual. Barueri, SP: Manole, 2009.

VILLAR, D. C. Los poblados ferroviarios en España: un análisis global. *In:* VILLAR, D. C.; VEGA, M. J.; MURIEL, F. P. **Historia de los poblados ferroviarios en España.** Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Consejería de Obras Públicas y Transporte, 2005.

VILLAR, D. C.; VEGA, M. J.; MURIEL, F. P. **Historia de los poblados ferroviarios en España.** Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Consejería de Obras Públicas y Transporte, 2005.

VIÑUALES, G. M. Patrimonio industrial: restauración o reciclaje?. *In:* IAPH. **Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España.** Sevilla: Editorial Comares, 2001.

VIOTTO, Edson. **O Plano Diretor Municipal e suas implicações em relação ao desdobro de lotes urbanos no município de Moreira Sales.** 2012. 51 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2012.

5.2 Fontes documentais

BRASIL. **Constituição Federal de 1988.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 02 abr. 2016.

_____. **Decreto n° 6574, de 25 de julho de 1907.** Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=63103&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>. Acesso em: 31 mai. 2017.

_____. **Decreto nº 1441, de 15 de junho de 1893.** Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=52821&norma=68658>. Acesso em: 30 mai. 2017.

_____. **Decreto nº 4729, de 24 de maio de 1871**. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=60971&norma=76849>. Acesso em: 31 mai. 2017.

_____. **Decreto-lei nº 25 de 30 de novembro de 1937.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm>. Acesso em: 17 abr. 2016.

_____. **Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm>. Acesso em: 12 abr. 2017.

_____. **Portaria nº 10, de 10 de setembro de 1986.** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_n_10_de_10_de_setembro_de_1986.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2016.

_____. **Portaria nº 130, de 26 de maio de 2004.** Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/598912/pg-18-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-31-05-2004>. Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. **Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/Lei/L11772.htm#art30>. Acesso em: 08 jun. 2017.

_____. **Estatuto da cidade:** guia para implementação pelos municípios e cidadãos: Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. – 2. ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002.

_____. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 25 jun. 2017.

BRASIL; MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Plano diretor participativo:** guia para elaboração pelos Municípios e cidadãos. Brasília : Ministério das Cidades, Confea, 2004.

CIAM. **Carta de Atenas,** 1933. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2017.

COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA. **Relatório apresentado à Assembléia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas da Companhia União Sorocabana e Ituana em 2 de maio de 1898.** Museu da Companhia Paulista (Jundiaí), 1898.

_____. **Relatórios da Companhia União Sorocabana e Ituana (1882 – 1902).** Museu da Companhia Paulista (Jundiaí), 1882 - 1902.

CONDEPHAAT. **Processo de Tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.** D.O.: 29/10/86. Livro do Tombo Histórico: inscrição nº 257, p. 68. Governo Estadual: São Paulo, 1986.

CONE SUL. **Carta de Brasília,** 1995. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20Brasilia%201995.pdf>. Acesso em: 23 mai. 2016.

CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE CONSERVAÇÃO. **Carta de Cracóvia:** princípios para a conservação e o restauro do património construído, 2000. Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/cartadecracovia2000.pdf>. Acesso em: 04 mar. 2017.

CONSELHO DA EUROPA. **Convênio Europeu de Paisagem.** Itália, Florência: Congresso dos Poderes Locais e Regionais da Europa, 2000.

_____. **Declaração de Amsterdã,** 1975. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>. Acesso em: 28 mai. 2016.

CONSELHO SUPERIOR DE ANTIGUIDADES E BELAS ARTES. **Carta Italiana de Restauro,** 1932. Disponível em: <http://ipce.mcu.es/pdfs/1932_Carta_Restauro_Roma.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2017.

CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO. **Plan Nacional de Patrimonio Industrial.** IPCE. 2011. Disponível em: <http://ipce.mcu.es/pdfs/PN_PATRIMONIO_INDUSTRIAL.pdf>. Acesso em: 12 nov. 2016.

DELEGACIA DE POLICIA DE SÃO ROQUE. **Alvará para a Sociedade Recreativa Mairinque para o funcionamento do cinema,** 1949.

ESCRITORIO INTERNACIONAL DOS MUSEUS SOCIEDADE DAS NAÇÕES. **Carta de Atenas,** 1931. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>. Acesso em: 22 de fev. 2017.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Planta de situação da área ocupada com a Praça de Esportes e de recreação,** 1963.

_____. **Doação de imóvel a Sociedade Recreativa de Mayrink,** 1955.

_____. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana.** São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1940.

_____. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1926.** São Paulo: casa Vanorden, 1926.

_____. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1947.** São Paulo, 1947.

_____. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1920.** São Paulo, 1920.

_____. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1921.** São Paulo, 1921.

_____**Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1922.** São Paulo, 1922.

_____. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1923.** São Paulo, 1923.

_____. **Relatório referente ao ano de 1930**. São Paulo, 1930

_____. **Relatório referente ao ano de 1928.** São Paulo, 1928.

_____. **Recibo de venda.** Acervo pessoal de João Figueiredo, déc. 1940.

ESTRADA DE FERRO UNIÃO SOROCABANA – ITUANA. **Relatório apresentado pela superintendência aos syndicos da liquidação forçada.** São Paulo: ROSENHAIN E MEYER, 1904.

FIGUEIREDO, J. R. P. **Entrevista cedida por João Roberto Pinto Figueiredo a Rafaela Rogato Rondon Silva.** Mairinque, 2017.

GENERALIDAD DE CATALUÑA. **Ley 8/2005, de 8 de junio, de protección, gestión y ordenación del paisaje,** 2005. Publicado en DOGC núm. 4407 de 16 de Junio de 2005 y BOE núm. 162 de 08 de julio de 2005. Disponível em: <http://noticias.juridicas.com/base_datos/CCAA/ca-l8-2005.html>. Acesso em: 22 mar. 2017.

IAPH. **Recomendaciones técnicas para la documentación de Paisajes de Interés Cultural,** 2013. Disponível em: <http://www.iaph.es/paisajecultural/proyectos_adjunto/recomendaciones_tecnicas_documentacion_paisajes_culturales_IAPH.pdf>. Acesso em: 21 nov. 2016.

_____. **Guía del Paisaje Histórico Urbano de Sevilla.** Volumen 1. Sevilla: Junta de Andalucía, 2015. Disponível em: <http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/gestion-informacion/GPHUS_guia_paisaje_urbano_sevilla_volumen_1.pdf>. Acesso em: 10 de nov. 2016.

IBGE. **Infográfico:** dados gerais do município. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?codmun=352840>. Acesso em: 14 ago. 2017.

ICOMOS. **Carta de Turismo Cultural,** 1976. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Turismo%20Cultural%201976.pdf>. Acesso em: 5 jan. 2017.

_____. **Carta de Veneza,** 1964. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em: 27 mai. 2016.

_____. **Carta de Washington,** 1986. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201986.pdf>. Acesso em: 22 mai. 2016.

_____. **Cultural landscapes**: Management and conservation. Les pays ages culturels: gestión et conservation. A bibliography. Unebibliographie. Paris: ICOMOS Documentation Centre, 2013.

_____. **Declaração de Xi'an,** 2005. Disponível em: <http://www.ICOMOS.org/charters/xian-declaration-por.pdf>. Acesso em: 19 de jun. de 2016.

IPHAN; MINISTÉRIO DA CULTURA. **Carta de Petrópolis,** 1987. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Petropolis%20 1987.pdf>. Acesso em: 21 mai. 2016.

IPHAN. **Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.** D. O.: 26/05/2004. Livro do Tombo das Belas Artes: inscrição nº 625, vol. 2, p. 055-056. Rio de Janeiro: Governo Federal, 2004.

JUNTA DE ANDALUCÍA. **Estrategia de Paisaje de Andalucía.** BOJA nº 62, de 29/03, 2012.

_____. **Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía,** 2007. Disponível em: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2008/BOE-A-2008-2494-consolidado.pdf>. Acesso em: 12 dez. 2016.

MAIRINQUE. **Oficio UPPH – 329/2012.** Parte do acervo pessoal de João Figueiredo, 2012.

_____. **Lei nº 2.671 / 2006.** Institui o Plano Diretor do Município de Mairinque, 2006. Disponível em: <http://www.mairinque.sp.gov.br/manutencao.html>. Acesso em 24 mar. 2017.

_____. **Lei 1725/92**. Disponível em: <http://docvirt.no-ip.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=cd_mairin&pagfis=10136>. Acesso em: 28 mar. 2017.

_____. **Solicita informações – restauração Estação Ferroviária de Mairinque.** Parte do acervo pessoal de João Figueiredo, 2012.

_____. **Informações para fins fiscais:** contribuinte de Indústria e Profissões. Contribuinte: Maria Aparecida de Florio Puga, 1966.

_____. **Informações para fins fiscais:** contribuinte de Indústria e Profissões, 1942-1946.

_____. **Plano Municipal de Educação de Mairinque,** 2003. Disponível em: <http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=cd_mairin&pagfis=6652>. Acesso em: 12 dez. 2016.

_____. **Lei 2365/2001 que autoriza a Prefeitura Municipal de Mairinque a adquirir a Estação Ferroviária.** Disponível em: <http://www.docvirt.com/WI/hotpages/hotpage.aspx?bib=CD_Mairin&pagfis=3125&p

esq=lei+2365/2001+mairinque&url=http://docvirt.com/docreader.net>. Acesso em: 20 jun. 2016.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. **Relação de termos transferidos para SPU dos bens imóveis não operacionais.** Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br/termos_spu/REL_TERMO_INTERNET_SP.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2017.

MINISTÉRIO DE INSTRUÇÃO PÚBLICA; GOVERNO DA ITÁLIA. **Carta de Restauro,** 1972. disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20do%20Restauro%201972.pdf>. Acesso em 14 ago. 2017.

OEA. **Normas de Quito,** 1967. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=238>. Acesso em: 17 dez. 2014.

_____. **Resolução de São Domingos,** 1974. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Resoluc%CC%A7a%CC%83o%20de%20Sa%CC%83o%20Domingos%201974.pdf>. Acesso em: 4 fev. 2017.

RFFSA. **Relatório de gestão,** 2006. Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br/principal/Rel_Gestao_2006.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2012.

SÃO PAULO. **Decreto Estadual 13.426, de 16 de março de 1979.** Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/SEC/Condephaat/Legislacao/DECRETO%20ESTADUAL%2013.426,%20DE%2016-03-79.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2016.

_____. **Decreto nº 48.137, de 07 de outubro de 2003.** Disponível em: <http://www.legislacao.sp.gov.br/legislacao/dg280202.nsf/5fb5269ed17b47ab83256cfb00501469/2a013408015b6b3703256db90055a62c?OpenDocument>. Acesso em: 17 de abr. 2016.

_____. **Decreto nº 48.439, de 7 de janeiro de 2004.** Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/2004/decreto-48439-07.01.2004.html>. Acesso em: 24 de mar. 2016.

_____. **Decreto-lei nº 149, de 15 de agosto de 1969.** Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto.lei/1969/decreto.lei-149-15.08.1969.html>. Acesso em: 06 jun. 2016.

_____. **Lei nº 940, de 6 de abril de 1905.** Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1905/lei-940-04.04.1905.html>. Acesso em: 31 mai. 2017.

_____. **Lei nº 1.043-b, de 24 de dezembro de 1906.** Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1906/lei-1043B-24.12.1906.html>. Acesso em: 31 mai. 2017.

_____. **Lei nº 10.410, de 28 de outubro de 1971.** Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1971/lei-10410-28.10.1971.html>. Acesso em: 31 mai. 2017.

_____. **Ordem de Serviço 02/1992.** Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/Condephaat/Pedido%20de%20tombamento/ORDEM_DE_SERVICO_02-92.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2016.

_____. **Decreto nº 50.941, de 5 de julho de 2006.** Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/2006/decreto-50941-05.07.2006.html>. Acesso em: 26 jun. 2015.

SOROCABANA RAILWAY COMPANY. **Relatório apresentado á diretoria da Sorocabana Railway Company por seu superintendente geral 1911.** São Paulo, 1911.

_____. **Relatório apresentado á diretoria da Sorocana Railway Company por seu superintendente.** São Paulo: Typographia e papelaria de Vanorden & Cia, 1908.

TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial,** 2003. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2016.

TICCIH; ICOMOS. **Los Principios de Dublin:** para la conservación de sitios, estructuras, áreas y paisajes de patrimonio industrial, 2011. Disponível em: <http://ticcihmexico.org/pdf/Principios-de-Dublin-2011.pdf>. Acesso em: 29 mar. 2017.

UNESCO. **Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention,** 1994. Disponível em: <http://whc.unesco.org/archive/1994/opguide94.pdf>. Acesso em: 08 abr. 2017.

_____. **Recomendação de Nairóbi,** 1976. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nairobi%201976.pdf>. Acesso em: 24 mai. 2016.

_____. **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: 28 mai. 2016.

_____. **Recomendação de Paris,** 1972. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201972.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2017.

_____. **Recomendação Paris Paisagens e Sítios,** 1962. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201962.pdf>. Acesso em: 11 mar. 2017.

5.2.1 Fontes cartográficas

CONDEPHAAT. **Área operacional da FEPASA.** São Paulo: FEPASA, 1986.

COTEC ENGENHARIA LTDA. **Zoneamento do município de Mairinque,** 2006. Disponível em: <http://www.mairinque.sp.gov.br/file/planodiretor/planodiretor-zoneamentoproposto.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2017.

IPHAN. **Mapa com a localização dos imóveis identificados pelo historiador Adler Homero Fonseca de Castro durante a vistoria ao conjunto ferroviário de Mairinque no processo de tombamento pelo IPHAN,** processo nº 1434-T-98, 2002.

RFFSA. **Alienação por venda à prefeitura municipal de Mairinque, de área de terreno, com benfeitorias, onde funcionava o Mairinque hotel.** São Paulo: E.F. Sorocabana, 1970.

_____. **Aspectos físicos dos diferentes imóveis da EFS na vila ferroviária de Mairinque.** São Paulo: E.F.S, [19--].

_____. **Exemplo de documento cartográfico mostrando a disposição dos edifícios no conjunto ferroviário inicial de Mairinque.** São Paulo: E.F. Sorocabana, 1923.

_____. **Localização dos imóveis pertencentes a EFS ou que foram construídos em terrenos cedidos pela companhia ferroviária.** São Paulo: E.F. Sorocabana, 1935.

_____. **Mapa referente ao Projeto de arruamento de uma parte da Fazenda da Estrada em Mayrink.** São Paulo: E.F. Sorocabana, 1923.

_____. **Planta da Fazenda "Mayrink" pertencente a Estrada de Ferro Sorocabana.** São Paulo: E.F. Sorocabana, 1925.

_____. **Planta Geral da Fazenda "Mayrink" já com o arruamento definido onde estão destacados os imóveis relacionados a área operacional.** São Paulo: E.F. Sorocabana, 1942.

_____. **Planta parcial dos terrenos arruados da Fazenda Mayrink para divisão em lotes.** São Paulo: E.F. Sorocabana, 1929.

5.2.2 Fontes iconográficas

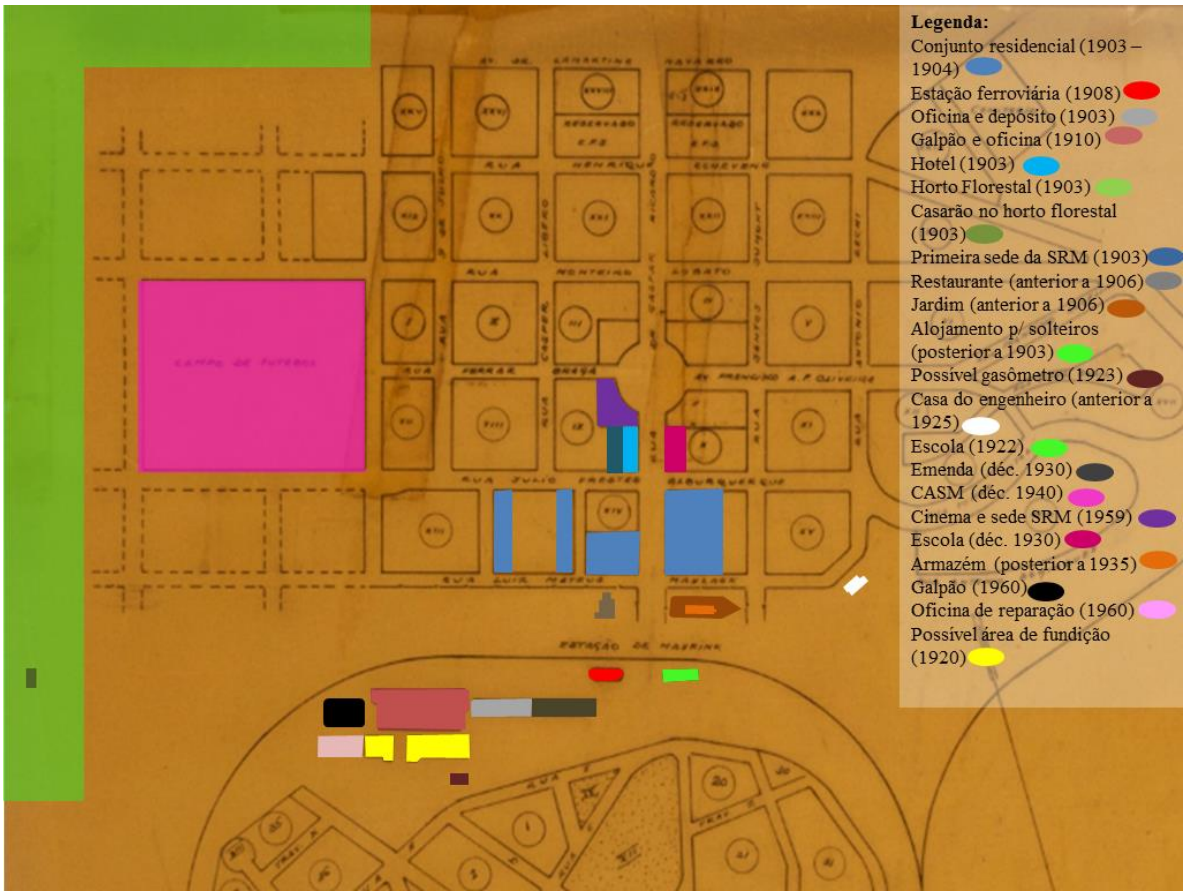
Figuras 15 e 16 referentes ao acervo da Biblioteca Municipal de Mairinque.
Figuras 03, 05, 09, 11 e 13, 14, 15 referentes ao acervo do Centro da Memória Ferroviária de Mairinque.
Figura 23 referente ao acervo privado de João Figueiredo.

Figuras 04, 12, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 24, 25 e 27 referentes ao acervo do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA.
Figuras 06, 26 e 28 referentes ao processo de tombamento n° 24383/86 disponível no CONDEPHAAT.
Figuras 29 e 30 referentes ao processo de tombamento nº 1434-T-98 disponível no IPHAN.
Figuras 07, 08 e 10 referentes ao trabalho de DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários.** (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso "Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista", 1981.
Figura 19 referente ao acervo do Centro Municipal Educacional e Cultural.
Figura 31 referente ao acervo do COTEC ENGENHARIA LTDA, 2006. Disponível em:<http://www.mairinque.sp.gov.br/file/planodiretor/planodiretor-zoneamentoproposto.pdf>. Acesso em: 24 mai. 2017.
Figura 32 referente ao trabalho de SILVA, R. R. R. **Valor histórico, preservação e uso turístico do patrimônio industrial ferroviário:** estudo a partir da vila e estação ferroviária de Mairinque (São Paulo). Monografia apresentada a Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho". Rosana, 2014.
Figura 33 referente à matéria de BARATTO, R. **Primeiro Lugar no Concurso para o Restauro da Estação Ferroviária de Mairinque / SIAA + HASAA,** 2015. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/762270/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-estacao-ferroviaria-de-mairinque-siaa-plus-hasaa>. Acesso em: 24 abr. 2017.

6. APÊNDICES

6.1 Apêndice A - Roteiro de entrevista

01) Inicialmente, estou trabalhando com os bens que foram estabelecidos pela Sorocabana, assim, gostaria que o senhor confirmasse se a relação de imóveis e espaços construídos, que será apresentado em seguida está correta? Se o senhor souber a data exata com relação a alguns imóveis ou a existência de outros, poderia pontuá-los?



02) A propriedade do CASM atualmente é pública ou privada?
03) O prédio da escola, de 1930, é o mesmo dos dias de hoje? Ele seria anterior à data de 1930? Pois, observei que no mapa de 1923 o edifício da escola já aparece, porém em outra posição que o atual.
04) A primeira escola ocupou, em 1922, o prédio do alojamento para solteiros que fica ao lado da estação? Então, existiram duas escolas concomitantemente na vila?
05) Os edifícios do hotel, da primeira sede do SRM e do restaurante não existem mais?
06) Parte da primeira oficina e o galpão da área operacional não estão mais em uso?
07) Todos os demais imóveis na área de concessão estão em uso? Quais usos são atribuídos a esses espaços pela nova empresa concessionária?
08) Existe um imóvel (foto abaixo) que foi construído na frente do antigo galpão e aparece em alguns mapas da década de 1960. Ele pertencia a Sorocabana ou não? Em que ano foi construído?



09) Os imóveis abaixo se diferenciam dos residenciais. Qual era o uso original de cada um?





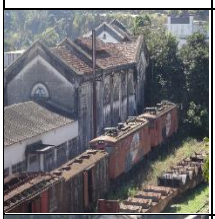
10) Atualmente, o casarão e a capela no horto florestal são de propriedade pública ou privada?

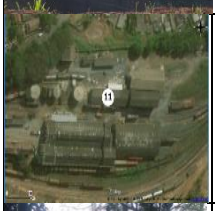
11) O teatro-cinema, atualmente, é de propriedade pública ou privada? Quem gere esse espaço?

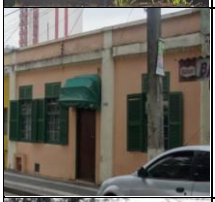
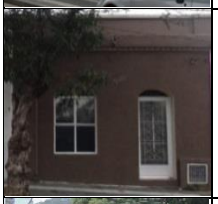
12) E as casas são de propriedade pública ou privada? Os moradores pagam aluguel? É possível comprar o imóvel? Em caso afirmativo, a quem se paga? Os moradores têm conhecimento da importância dos imóveis para a ferrovia (principalmente as casas)? Recebem algum tipo de orientação para manter os imóveis?

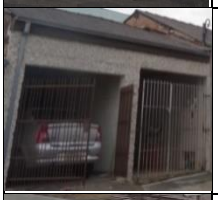
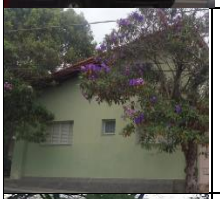
13) Na bibliografia existem apontamentos sobre uma possível farmácia e um hospital na vila. Onde eles se localizavam exatamente? Em que ano foram fundados? Os imóveis ainda existem? Tinham vínculo com a Sorocabana?

14) Abaixo, segue alguns dos imóveis a serem inventariados. Gostaria que assinalasse de acordo com o seu conhecimento sobre esses espaços, em cada quadro. Qualquer informação adicional, por favor, coloque no tópico de observação.

BEM IMÓVEL	FUNÇÃO ORIGINAL	PROPRIETÁRIO ANTIGO	ADMINISTRADOR ATUAL	ANO DE CONSTRUÇÃO	USO ANTIGO	USO ATUAL
	ESCRITÓRIO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RUMO ALL ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1903 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ESCRITÓRIO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	SEM USO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	OFICINA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RUMO ALL ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1910 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	OFICINA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	SEM USO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	HOTEL ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	INEXISTENTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1903 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	HOTEL ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	INEXISTENTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:

	CASARÃO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PREFEITURA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	POST. A 1920 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	SEM USO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	SEDE DA SRM ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	INESISTENTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1903 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	SEDE DA SRM ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	INEXISTENTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	RESTAURANTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	INEXISTENTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ANT. A 1906 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESTAURANTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	INEXISTENTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	ARMAZÉM ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RUMO ALL ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	POS. A 1935 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ARMAZÉM ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ADMINISTRATIVO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	ALOJ.SOLTEIROS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RUMO ALL ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ANT. A 1922 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ALOJ.SOLTEIROS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ADMINISTRATIVO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	PAVILHÃO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RUMO ALL ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1960 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	FUNDIÇÃO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	OFICINA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	FUNDIÇÃO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	INEXISTENTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1920 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	FUNDIÇÃO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	INEXISTENTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	CASA DO ENG. ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PARTICULAR ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ANT. A 1925 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	ESCOLA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RUMO ALL ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1922 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ESCOLA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ADMINISTRATIVO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:

	EMENDA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RUMO ALL ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	DÉCADA DE 1930 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ALMOXARIFADO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ADMINISTRATIVO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	CASM ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PARTICULARES ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	DÉCADA DE 1940 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ESPORTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	CLUBE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	ESCOLA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	INEXISTENTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	DÉCADA DE 1930 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ESCOLA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	INEXISTENTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	TEATRO-CINEMA E SRM ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PREFEITURA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1959 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	TEATRO-CINEMA E SRM ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	CENTRO CULTURAL ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	JARDIM ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	INEXISTENTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	ANT. A 1906 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	JARDIM ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	INEXISTENTE ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	GALPÃO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RUMO ALL ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1960 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	GALPÃO ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	OFICINA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	CASA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PARTICULARES ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1903-1904 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	CASA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PARTICULARES ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1903-1904 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	CASA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PARTICULARES ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1903-1904 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:

	CASA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PARTICULARES ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1903-1904 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	LOJA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	CASA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PARTICULARES ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1903-1904 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	CASA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PARTICULARES ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1903-1904 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	CASA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PARTICULARES ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1903-1904 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	CASA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PARTICULARES ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1903-1904 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	CASA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PARTICULARES ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1903-1904 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	CASA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PARTICULARES ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1903-1904 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:
	CASA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	EFS ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	PARTICULARES ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	1903-1904 ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:	RESIDÊNCIA ( ) SIM ( ) NÃO ( ) OBS:

15) A partir de fotos das últimas décadas, é possível perceber que há uma intensificação na descaracterização dos imóveis, principalmente a partir da década

de 1980 em relação às residências. O senhor teria alguma opinião sobre a justificativa dessa ação?
16) A população tem conhecimento sobre a importância dos outros imóveis da Sorocabana?
17) Quais ações a AMPF tem realizado em relação ao legado ferroviário de Mairinque? Existe alguma outra instituição interessada em preservar esse patrimônio?
18) Existem novas propostas para outros imóveis antigos da Sorocabana? Em caso afirmativo, estas estão sendo feitas por instituições públicas ou privadas?
19) A população (e principalmente os proprietários dos imóveis da Sorocabana) tem conhecimento de que a área operacional e das residências estão nos polígonos de entorno do IPHAN e do CONDEPHAAT para o tombamento da estação de Mairinque?
20) Como foi fazer parte do processo de tombamento da estação ferroviária de Mairinque pelo CONDEPHAAT? O senhor pensa que deveriam ter sido incluídos outros imóveis no respectivo tombamento? Ou só a definição de entorno foi suficiente? O senhor acredita que o tombamento foi eficiente para a conservação da estação? Outras medidas de preservação deveriam ser somadas? Quais?
21) Em 2013 e 2014, estive em Mairinque e verifiquei que os alunos do SENAI estavam restaurando as fachadas de algumas casas. Esse projeto foi finalizado? Quantas fachadas foram restauradas? Essa ação foi voltada apenas para as casas ou incluiu outros imóveis? Esse projeto tem possibilidade de ocorrer novamente? Originalmente, as casas não são coloridas, então, como a cor foi definida?
22) Existe alguma lei que beneficie os proprietários dos imóveis da Sorocabana ou que auxilie na sua permanência ou manutenção?
23) Existe um zoneamento diferenciado para a área dos imóveis antigos da Sorocabana?
24) O último Plano Diretor de Mairinque é de 2006. Existe alguma previsão para um novo Plano Diretor? Ou algum tipo de debate para a inclusão dos imóveis mais antigos da Sorocabana, como ocorreu em 1992?
25) O Plano Diretor de Mairinque estabelece que a área onde estão os imóveis da Sorocabana seria classificada em Zona Central. Essa definição mudou alguma coisa na realidade dos imóveis?
17) Em 2015, foi aprovada a restauração da estação por um escritório de arquitetura. A restauração está ocorrendo na prática? A população está ciente dessa proposta? Foram consultados moradores locais ou membros da comunidade (como da AMPF) sobre a proposta de criar um museu na estação? O que o senhor pensa sobre a criação desse museu? Está adequada à realidade de Mairinque?
18) A proposta de restauração indica o interesse em utilizar o antigo alojamento de funcionários solteiros da Sorocabana para abrigar uma sala de exposições. Este se encontra em uso pela empresa concessionária? Em caso afirmativo, para que função é utilizado? A empresa tem conhecimento sobre essa proposta?
19) O senhor teria alguma sugestão para a conservação dos imóveis ainda existentes relacionados à Sorocabana? Alguma medida deveria ser estabelecida para relacionar a estação aos outros imóveis?

6.2 Apêndice B - Modelo de ficha de inventário

FICHA DE INVENTÁRIO PARA OS BENS IMÓVEIS VINCULADOS À OCUPAÇÃO FERROVIÁRIA DA EFS EM MAIRINQUE

<table>
<tr><td colspan="3">1. Denominação:</td><td>F.</td></tr>
<tr><td colspan="4">2. Localização:</td></tr>
<tr><td colspan="2">3. Tipologia original:
[ ] Operacional
[ ] Social
[ ] Residencial
[ ] Outra:</td><td colspan="2" rowspan="2">Mapa de localização:</td></tr>
<tr><td colspan="2">4. Setor industrial vinculado:
[ ] Ferroviário:
[ ] Mineração:
[ ] Energia:
[ ] Militar:
[ ] Outro:</td></tr>
<tr><td colspan="4">5. Período de construção/inauguração:</td></tr>
<tr><td colspan="4">6. Autoria do projeto:</td></tr>
<tr><td colspan="4">7. Proprietário antigo:</td></tr>
<tr><td colspan="4">8. Proprietário atual:</td></tr>
<tr><td colspan="4">9. Administrador atual:</td></tr>
<tr><td>10. Situação atual de uso:
[ ] Público
[ ] Privado
[ ] Misto
[ ] Concessão
[ ] Inexistente
[ ] Outro:</td><td>11. Usos originais:
[ ] Comercial
[ ] Cultural
[ ] Operacional
[ ] Residencial
[ ] Educacional
[ ] Social
[ ] Ócio
[ ] Outros:</td><td>12. Usos atuais:
[ ] Comercial
[ ] Cultural
[ ] Operacional
[ ] Residencial
[ ] Social
[ ] Ócio
[ ] Sem uso
[ ] Inexistente
[ ] Outros:
[ ] Propostas de usos futuros:</td><td>13. Valor:
[ ] Histórico
[ ] Arquitetônico
[ ] Artístico
[ ] Social
[ ] Tecnológico
[ ] Urbano
[ ] Econômico
[ ] Outros:</td></tr>
<tr><td>14. Proteção legal:</td><td>15. Agência:</td><td colspan="2">16. Número do processo:</td></tr>
<tr><td>[ ] Internacional</td><td></td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>[ ] Nacional</td><td></td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>[ ] Estadual</td><td></td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>[ ] Municipal</td><td></td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="4">17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente</td></tr>
<tr><td colspan="2">18. Imagem antiga:</td><td colspan="2">19. Imagem atual:</td></tr>
</table>

20. Contexto histórico:	
21. Descrição atual:	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas:	
24. Responsável pela ficha:	

6.3 Apêndice C - Fichas de inventário preenchidas relacionadas à ocupação ferroviária da EFS em Mairinque

<table>
<tr><td colspan="3">1. Denominação: Escritórios e almoxarifado</td><td>F. 02</td></tr>
<tr><td colspan="4">2. Localização: Rua Dr. Jonas Zabrockis, s.n. – Centro, Mairinque - SP, 18120-000</td></tr>
<tr><td colspan="2">3. Tipologia original:
[X] Operacional
[ ] Social
[ ] Residencial
[ ] Outra:</td><td colspan="2">Mapa de localização:
 
</td></tr>
<tr><td colspan="2">4. Setor industrial vinculado:
[X] Ferroviário:
[ ] Mineração:
[ ] Energia:
[ ] Militar:
[ ] Outro:</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="4">5. Período de construção/inauguração: 1903</td></tr>
<tr><td colspan="4">6. Autoria do projeto: não especificado</td></tr>
<tr><td colspan="4">7. Proprietário antigo: EFS</td></tr>
<tr><td colspan="4">8. Proprietário atual: DNIT</td></tr>
<tr><td colspan="4">9. Administrador atual: Rumo Logística</td></tr>
<tr><td>10. Situação atual de uso:
[ ] Público
[ ] Privado
[ ] Misto
[X] Concessão
[ ] Inexistente
[ ] Outro:</td><td>11. Usos originais:
[ ] Comercial
[ ] Cultural
[X] Operacional
[ ] Residencial
[ ] Educacional
[ ] Social
[ ] Ócio
[ ] Outros:</td><td>12. Usos atuais:
[ ] Comercial
[ ] Cultural
[X] Operacional
[ ] Residencial
[ ] Social
[ ] Ócio
[ ] Sem uso
[ ] Inexistente
[ ] Outros:
[ ] Propostas de usos futuros:</td><td>13. Valor:
[X] Histórico
[X] Arquitetônico
[X] Artístico
[X] Social
[X] Tecnológico
[X] Urbano
[X] Econômico
[ ] Outros:</td></tr>
</table>

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[78]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[79]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [X] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado

[78] Na condição de entorno
[79] Idem

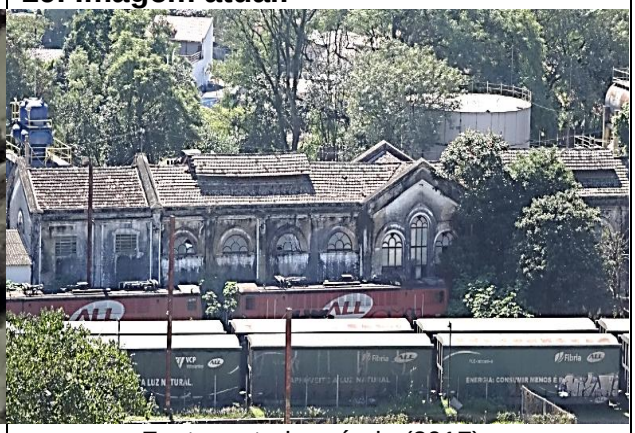
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

18. Imagem antiga:



Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (19--)

19. Imagem atual:



Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: em 1903, Alfredo Maia encontrou uma pequena oficina rudimentar para reparação de locomotivas e fundição de ferro e bronze, que resultava na dispersão de atividades da administração (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1920; SOROCABANA RAILWAY COMPANY, 1911). Porém, via-se claramente que os pavilhões das oficinas haviam sido construídos às presas, pois foram empregados trilhos nos arcabouços para suporte da cobertura de zinco do edifício que não tinha todas as paredes divisórias. Isso causava sérios aborrecimentos aos operários que ali trabalhavam, principalmente no tempo de frio ou chuva. Posteriormente, as divisórias foram fechadas com madeira (SOUKEF, 1999; ESTRADA DE FERRO UNIÃO SOROCABANA – ITUANA, 1904). “Apenas o pavilhão central era de alvenaria e nele funcionavam as máquinas operatrizes. Numa de suas extremidades localizavam-se os escritórios e almoxarifado.” (SOUKEF, 1999, p. 36). O edifício possui a curiosidade, citada por Soukef (1999), de um vão falso em alvenaria, que reproduz o desenho das portas, tendo a finalidade de manter o ritmo das fachadas, demonstrando cuidado e capricho na construção.

21. Descrição atual: com relação a esse imóvel, ficou evidente a sua fragilidade estrutural decorrente da ação do tempo, que determina a sua conservação parcial, gerando um aspecto de abandono. Sendo que o complexo restante estruturado em madeira não foi encontrado, já a parte identificada mantém os aspectos da fachada que lhe caracterizam, por exemplo o vão falso, as janelas, as telhas e a forma original.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: SOUKEF, A. J. **Reabilitação do Conjunto Ferroviário de Mayrink**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo / Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1920**. São Paulo, 1920.

ESTRADA DE FERRO UNIÃO SOROCABANA – ITUANA. **Relatório apresentado pela superintendência aos syndicos da liquidação forçada**. São Paulo: ROSENHAIN E MEYER, 1904.

SOROCABANA RAILWAY COMPANY. **Relatório apresentado á diretoria da Sorocabana Railway Company por seu superintendente geral 1911**. São Paulo, 1911.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Galpão e oficina de montagem e reparação de locomotivas, carros e vagões	F. 03
2. Localização: Rua Dr. Jonas Zabrockis, s.n. – Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

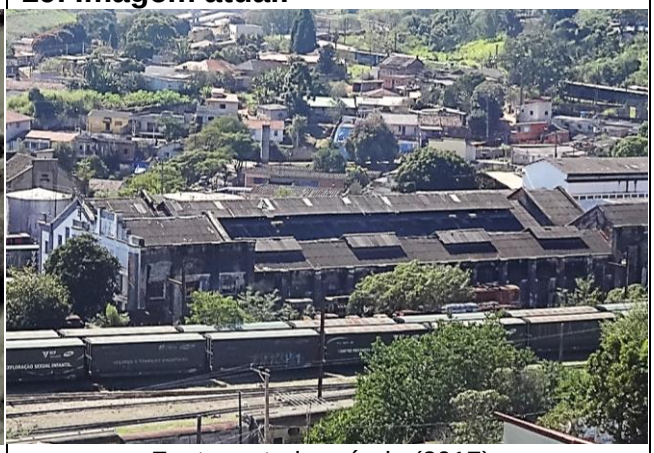
3. Tipologia original: [X] Operacional [ ] Social [ ] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1910			
6. Autoria do projeto: Não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: DNIT			
9. Administrador atual: Rumo Logística			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [ ] Privado [ ] Misto [X] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [X] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [X] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [X] Artístico [X] Social [X] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[80]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[81]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [X] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[80] Na condição de entorno
[81] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (19--)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: o galpão foi construído em 1910 e reformado em 1947 (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1940). A sua construção foi motivada pela importância dessa área para atender a rede da Sorocabana e às pressas foram construídos galpões que, posteriormente, abrigaram as oficinas para montagem e reparação de locomotivas, carros e vagões (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1920). “As oficinas de Mayrink auxiliaram as officinas de Sorocaba na transformação, modificação, construção, etc., de carros e vagões, devido ao acúmulo de serviços nas ditas oficinas.” (SOROCABANA RAILWAY COMPANY, 1911, p. 67). Na década de 1920, ocorreu um aumento da seção de montagem e reparação de locomotivas e foi construído um novo imóvel para abrigar a fundição. Enquanto que a área anteriormente destinada à fundição foi utilizada para a ampliação da ferraria e da seção de braçagem de locomotivas (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1920, 1921, 1922). Em 1925, a aparelhagem das oficinas de Mairinque mostrava sinais de deficiência, o que forçou a EFS a recorrer a outras e construir novas oficinas em Sorocaba (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1928). Até a década de 1930, Mairinque encontrava-se em fase de prosperidade, pois abrigava as oficinas da companhia EFS, que realizavam os serviços de reparação e de manutenção dos materiais rodantes. As oficinas tinham uma importante função dentro da ferrovia e estavam intimamente ligadas ao crescimento da “Vila Mayrink” (CONDEPHAAT, 1886). Porém, na década de 1930, as oficinas e os funcionários foram transferidos para Sorocaba, provocando a decadência da vila, o esvaziamento populacional e a diminuição das atividades socioeconômicas e culturais, uma vez que grande parte da sua população era composta por funcionários da ferrovia (CONDEPHAAT, 1986). Em 1930, as oficinas de Mairinque foram remodeladas para receber o depósito de Sorocaba (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1930).

21. Descrição atual: o galpão de 1910 pode ser classificado como conservado parcialmente, a partir da visualização externa limitada do edifício, pois se encontra em área de concessão da nova empresa ferroviária, mantendo elementos da fachada e a forma do seu período de funcionamento pela EFS. Sendo identificado, principalmente, pelos símbolos da antiga companhia e pelas datas inscritas, que correspondem à reforma promovida em 1947.

22. Informações complementares:

23. Referencias bibliográficas: CONDEPHAAT. **Processo de Tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.** D.O.: 29/10/86. Livro do Tombo Histórico: inscrição nº 257, p. 68. Governo Estadual: São Paulo, 1986.
ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocaba.**

São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1940.
_____. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1920**. São Paulo, 1920.
_____. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1921**. São Paulo, 1921.
_____. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1922**. São Paulo, 1922.
_____. **Relatório referente ao anno de 1928**. São Paulo, 1928.
_____. **Relatório referente ao anno de 1930**. São Paulo, 1930.
SOROCABANA RAILWAY COMPANY. **Relatório apresentado à diretoria da Sorocabana Railway Company por seu superintendente geral 1911**. São Paulo, 1911.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Hotel	F. 04
2. Localização: Av. Gaspar Ricardo Junior, 185 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [X] Social [ ] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

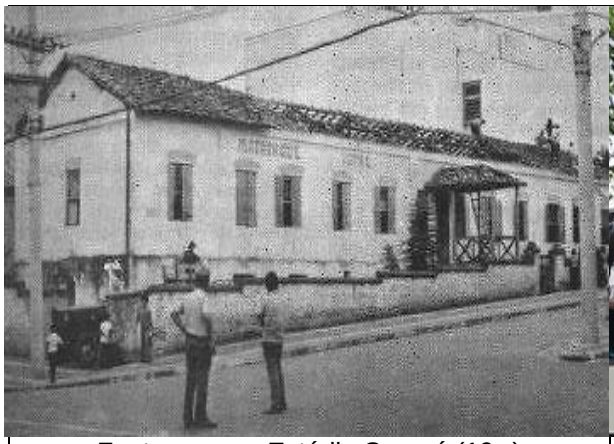
5. Período de construção/inauguração: 1903			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: família Zecchi e contrato com a EFS			
8. Proprietário atual: inexistente			
9. Administrador atual: inexistente			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [ ] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [X] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [X] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [X] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [X] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional		
[X] Estadual[82]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [X] Inexistente

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[82] Na condição de entorno



Fonte: acervo Estúdio Sarasá (19--)



Fonte: autoria própria

20. Contexto histórico: a partir de relatos orais, Soukef (1999) fez a reconstituição do antigo hotel que, de acordo com depoimentos coletados, surgiu em 1903 com investimentos do italiano Giovanni Zanotto, que tinha contrato com a EFS para fornecer aos funcionários e demais moradores uma espécie de cooperativa. Em 1905, o hotel passou para a família Zecchi mantendo o contrato com a EFS. Em 1970, o imóvel foi repassado pela EFS para a Prefeitura Municipal de Mairinque, já em 1973, o antigo hotel foi desapropriado pela prefeitura e demolido pelo Decreto 829. No local, foi construído o "Edifício Mairinque", inicialmente destinado a um hotel e, em 1983, adaptado para abrigar a Câmara Municipal (MAIRINQUE, 2002; MAIRINQUE, 2003; RFFSA, 1970; BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL DE MAIRINQUE, 2002).

21. Descrição atual: o antigo hotel não existe mais e no local está instalado a Câmara Municipal de Mairinque. Dessa forma, toda a área possui uma nova utilização que não tem relação com a prevista pela EFS.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:

BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL DE MAIRINQUE. **Dados Genéricos do Município de Mairinque**. Departamento de Educação e Cultura. Divisão de Cultura: Mairinque, 2002.

MAIRINQUE. **Plano Municipal de Educação de Mairinque**, 2003. Disponível em: <http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=cd_mairin&pagfis=6652>. Acesso em: 12 dez. 2016.

RFFSA. **Alienação por venda à prefeitura municipal de Mairinque, de área de terreno, com benfeitorias, onde funcionava o Mairinque hotel.** São Paulo: E.F. Sorocabana, 1970.

SOUKEF, A. J. **Reabilitação do Conjunto Ferroviário de Mayrink**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo / Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casarão no horto florestal		F. 05
2. Localização: Horto Florestal, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		

5. Período de construção/inauguração: posterior a 1920			
6. Autoria do projeto: não especificado			
6. Proprietário antigo: EFS			
7. Proprietário atual: Prefeitura Municipal de Mairinque			
9. Administrador atual: inexistente			
10. Situação atual de uso: [X] Público [ ] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**9. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**10. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [X] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**11. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [ ] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

12. Proteção legal:	**13. Agência:**	**14. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[ ] Nacional		
[ ] Estadual		
[ ] Municipal		

15. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [X] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

16. Imagem antiga:	**17. Imagem atual:**
	
Fonte: Centro Municipal Educacional e Cultural (19--)	Fonte: autoria própria (2016)

18. Contexto histórico: com a elaboração do horto, foi necessário instalar uma residência no seu interior para o responsável pela gestão, que se tornou moradia do Dr. Jonas Zabrockis, que assumiu a chefia em 1937 e trabalhou no horto até 1966, quando se aposentou, sendo sucedido pelo engenheiro João Afrânio Lessa e Geraldo Barros César (FIGUEIREDO, 1987). Em 1979, o antigo casarão do Horto Florestal, através no Decreto nº 1935, foi transformado no "Museu Conselheiro Francisco de Paula Mayrink", onde foram realizadas reformas gerais tentando manter a estrutura original. O museu buscava contar a história de Mairinque a partir de objetos que, em sua maioria, foram doados pela população e dividia-se em três ambientes. O primeiro, era a sala de geologia e antropologia com objetos indígenas (retratando o começo de Mairinque). O segundo, era a sala de fundação da cidade e da ferrovia (devido à ligação da Sorocabana com Mairinque). Já o terceiro, tratava do desenvolvimento da cidade, contendo objetos, documentos, entre outros. Alguns dos objetos expostos no museu eram doações dos descendentes de Francisco de Paula Mayrink (BARROS, 1994). O museu foi retirado do casarão ainda no final da década de 1980 (FIGUEIREDO, 2017). Em 2000, foi aprovada a lei para criar o Parque Municipal do Horto Florestal Antônio Anselmo, a partir da emenda nº 126/2003 (MAIRINQUE, 2003). Em 2008, o Horto foi revitalizado para abrigar um parque japonês em uma área de 10.000 m² aproximadamente (UCES, 2008).

19. Descrição atual: o casarão do horto, de propriedade pública, está conservado parcialmente, mantendo parte da sua estrutura, onde a escada interna e alguns elementos do telhado não existem mais. Não foram identificados usos regulares do imóvel, porém há vestígios de formas irregulares de utilização, apresentando pichações e lixos espalhados.

20. Informações complementares:

21. Referências bibliográficas:

BARROS, R. A. **Mairinque 94 anos**. Edição Comemorativa, Momento Publicidade e Promoções, out. 1994.

FIGUEIREDO, J. R. P. **Mairinque 97 anos**. Edição especial, MK Cidade, set. 1987.

_____. **Entrevista realizada com João Roberto Pinto Figueiredo**. Mairinque, 2017.

MAIRINQUE. **Plano Municipal de Educação de Mairinque**, 2003. Disponível em: <http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=cd_mairin&pagfis=6652>. Acesso em: 12 dez. 2016.

UCES. **Comemoração do centenário da imigração japonesa no Brasil**. 29º campeonato de atletismo veterano da UCES. Mairinque – Estádio Municipal "José Angelini". 27 de julho de 2008.

22. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Sede SRM	F. 06
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 196 - 258 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [X] Social [ ] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

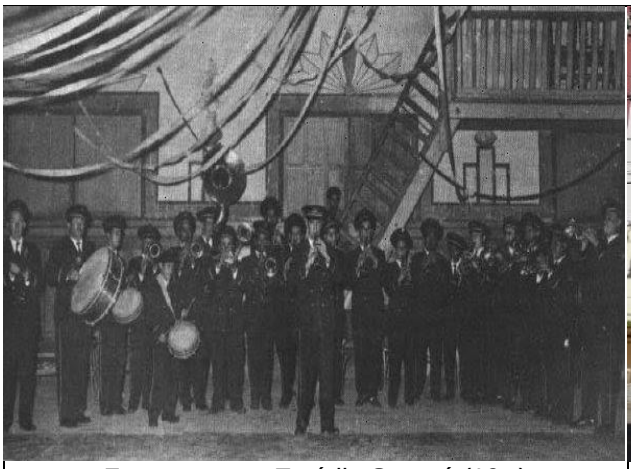
5. Período de construção/inauguração: 1903
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: inexistente
9. Administrador atual: inexistente

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [ ] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [X] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [X] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [X] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [ ] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional		
[X] Estadual[83]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [X] Inexistente	
18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[83] Na condição de entorno

	
Fonte: acervo Estúdio Sarasá (19--)	Fonte: autoria própria (2017)
20. Contexto histórico: em 1903, foi fundada a “Sociedade Operária Musical e Recreativa”, mudando o nome posteriormente para “Sociedade Recreativa de Mayrink” (SRM), que fazia apresentações cinematográficas diárias. A sede localizava-se em um terreno atrás do teatro-cinema da década de 1950 (FREIRE, 2013).	
21. Descrição atual: a SRM foi transferida para o teatro-cinema, de 1959, e no local da sede inicial foi construído um edifício para abrigar uma instituição religiosa, alterando a função desse espaço originalmente definido de acordo com os interesses da EFS.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: FREIRE, G. **Mayrink de vila à cidade**. Mairinque: Paris Gráfica, 2013.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Restaurante	F. 07
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, s.n. – Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original:	**Mapa de localização:**
[ ] Operacional [X] Social [ ] Residencial [ ] Outra:	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: anterior a 1906			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: inexistente			
9. Administrador atual: inexistente			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [ ] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [X] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [X] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [X] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [X] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[84]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[85]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [X] Inexistente

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[84] Na condição de entorno
[85] Idem

	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (1906)	Fonte: autoria própria (2016)
20. Contexto histórico: a partir de mapas antigos da EFS é possível identificar a localização do imóvel intitulado restaurante nas referências bibliográficas e documentais (RFFSA, 1935). Esse imóvel foi descrito pelo entrevistado como birosca, sendo uma mistura de mercearia e quitanda (FIGUEIREDO, 2017). E com a análise de fotos antigas foi possível determinar que o imóvel seria anterior a 1906.	
21. Descrição atual: na área do antigo restaurante foi instalado um novo edifício destinado à atividade operacional. Essa nova estrutura aparece em mapas da FEPASA a partir da década de 1970 e está relacionada ao uso da nova empresa concessionária, sem vínculo com a função social original.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: FIGUEIREDO, J. R. P. **Entrevista cedida por João Roberto Pinto Figueiredo a Rafaela Rogato Rondon Silva.** Mairinque, 2017. RFFSA. **Localização dos imóveis pertencentes a EFS ou que foram construídos em terrenos cedidos pela companhia ferroviária**. São Paulo: E.F. Sorocabana, 1935.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Jardim	F. 08
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, s.n. – Centro, Mairinque - SP, 18120-000	
3. Tipologia original: [ ] Operacional [X] Social [ ] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	
5. Período de construção/inauguração: anterior a 1906	
6. Autoria do projeto: não especificado	
7. Proprietário antigo: EFS	
8. Proprietário atual: inexistente	
9. Administrador atual: inexistente	

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [ ] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [X] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [X] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [X] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [ ] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[86]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[87]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:			
[ ] Conservado integralmente	[ ] Conservado parcialmente	[ ] Descaracterizado	
[ ] Em ruinas	[X] Inexistente		

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[86] Na condição de entorno
[87] Idem

	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (1906)	Fonte: autoria própria (2016)
20. Contexto histórico: com relação ao embelezamento da cidade, Henrique Scheving determinou a criação de um antigo jardim onde, posteriormente, foi construído um armazém de abastecimento da Sorocabana (OLIVEIRA, 1958).	
21. Descrição atual: o antigo jardim não existe mais, porém é possível definir a sua localização, fisionomia e possível datação a partir de mapas e fotos antigas. No local, foi construído o armazém da EFS, que se encontra sem uso pela empresa concessionária.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Alojamento para solteiros	F. 09
2. Localização: Rua Dr. Jonas Zabrockis, s.n. – Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: posterior a 1903			
6. Autoria do projeto: não especificado			
6. Proprietário antigo: EFS			
7. Proprietário atual: DNIT			
9. Administrador atual: Rumo Logística			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [ ] Privado [ ] Misto [X] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**9. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**10. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [X] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**11. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

12. Proteção legal:	**13. Agência:**	**14. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[88]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[89]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

15. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

16. Imagem antiga:	**17. Imagem atual:**

[88] Na condição de entorno
[89] Idem

	
Fonte: Biblioteca Municipal de Mairinque (19--)	Fonte: autoria própria (2017)
18. Contexto histórico: o alojamento para solteiros, posteriormente transformado em escola, foi construído próximo à área do jardim (FREIRE, 2013).	
19. Descrição atual: o imóvel inicialmente destinado ao alojamento para solteiros possui um novo uso administrativo definido pela empresa concessionária, apresentando estrutura descaracterizada, pois, a partir de fotos antigas, identificamos alterações na fachada, dentre elas, o emparedamento de portas e janelas.	
20. Informações complementares:	
21. Referências bibliográficas: FREIRE, G. **Mayrink de vila à cidade**. Mairinque: Paris Gráfica, 2013.	
22. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Pavilhão de reparação		F. 10
2. Localização: Rua Dr. Jonas Zabrockis, s.n. – Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [X] Operacional [ ] Social [ ] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: 1960		
6. Autoria do projeto: não especificado		
6. Proprietário antigo: EFS		
7. Proprietário atual: DNIT		
9. Administrador atual: Rumo Logística		

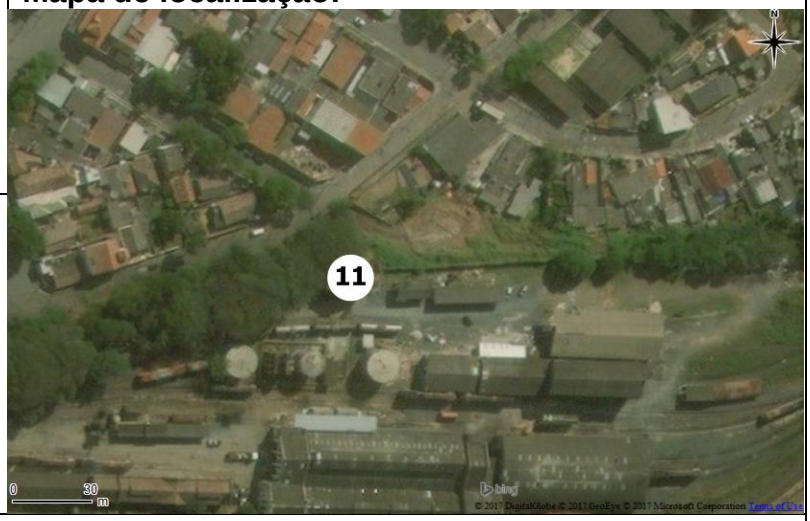
10. Situação atual de uso:	**9. Usos originais:**	**10. Usos atuais:**	**11. Valor:**
[ ] Público [ ] Privado [ ] Misto [X] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [X] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [X] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [X] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

12. Proteção legal:	**13. Agência:**	**14. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[90]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[91]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

15. Estado de conservação:
[X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[90] Na condição de entorno
[91] Idem

16. Imagem antiga:	**17. Imagem atual:**
	
Fonte: processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98 (1999).	Fonte: autoria própria (2016)
18. Contexto histórico: fundamentado na análise do mapa presente no processo de tombamento do CONDEPHAAT, é possível identificar o imóvel construído pela EFS, em 1960, com a função de pavilhão de reparação (CONDEPHAAT, 1986).	
19. Descrição atual: o imóvel do pavilhão de reparação ainda está em uso pela empresa concessionária e encontra-se conservado integralmente. Foram identificadas a ampliação da entrada e a modificação da pintura, sendo que tais intervenções são provenientes das necessidades operacionais e não comprometem o entendimento do imóvel.	
20. Informações complementares:	
21. Referências bibliográficas: CONDEPHAAT. **Processo de Tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.** D.O.: 29/10/86. Livro do Tombo Histórico: inscrição nº 257, p. 68. São Paulo: Governo Estadual, 1986.	
22. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Possível gasômetro		F. 11
2. Localização: Rua Dr. Jonas Zabrockis, s.n. – Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [X] Operacional [ ] Social [ ] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: 1923		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: DNIT		
9. Administrador atual: Rumo Logística		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [ ] Privado [ ] Misto [X] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [X] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [X] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [ ] Social [X] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[92]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[93]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [X] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[92] Na condição de entorno
[93] Idem

	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (19--)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Soukef (1999) afirma que, em 1919, quando a Sorocabana foi estatizada em situação precária, uma das medidas para reerguê-la foi um programa de investimentos, que previa a construção de novas oficinas em Sorocaba. Porém, a demanda por carros e vagões era tão urgente que houve uma ampliação também do pátio de Mayrink. Assim, em 1923, foi construída uma nova instalação para abrigar o gasômetro de acetileno (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1923).

21. Descrição atual: na área operacional foi identificado o imóvel possivelmente destinado ao antigo gasômetro que, atualmente, não é utilizado e apresenta uma estrutura conservada parcialmente, pois existem sinais de deterioração decorrentes da falta de uso e manutenção, dentre elas, telhas e janelas quebradas.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1923**. São Paulo, 1923.

SOUKEF, A. J. **Reabilitação do Conjunto Ferroviário de Mayrink**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo / Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa do engenheiro		F. 12
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 45 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: anterior a 1925		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: SPU		
9. Administrador atual: particular		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[94]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[95]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente	
18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[94] Na condição de entorno
[95] Idem

	
Fonte: processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98 (1999).	Fonte: autoria própria (2016)
20. Contexto histórico: a partir de informações cartográficas foi possível estabelecer um período aproximado de construção da casa do engenheiro, localizada rente à área de operação, afastada das demais residências e próxima ao antigo jardim, que depois foi transformado em armazém (RFFSA, 1925).	
21. Descrição atual: o imóvel, construído posteriormente, apresenta uma tipologia arquitetônica diferenciada das demais residências, além de ser mais amplo e isolado dos blocos de casas. Preservando o uso residencial, possui uma estrutura conservada integralmente, mantendo a forma, o gabarito de um pavimento e os elementos da fachada, dentre eles, portas e janelas características do período de implantação.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: RFFSA. **Planta da Fazenda "Mayrink" pertencente a Estrada de Ferro Sorocabana**. São Paulo: E.F. Sorocabana, 1925.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Escola	F. 13
2. Localização: Praça Senador José Ermirio de Moraes, s.n. – Centro, Mairinque - SP, 18120-000	
3. Tipologia original: [ ] Operacional [X] Social [ ] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1922			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: DNIT			
9. Administrador atual: Rumo Logística			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [ ] Privado [ ] Misto [X] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [X] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [X] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[96]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[97]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente	
18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[96] Na condição de entorno
[97] Idem

	
Fonte: Biblioteca Municipal de Mairinque (19--)	Fonte: autoria própria (2017)
20. Contexto histórico: a escola, inicialmente localizada no Arraial dos Sapos, foi transferida, em 1910, para um prédio da EFS, recebendo o nome de Escolas Reunidas de Mayrink, que se encontrava na Rua de cima, atual Rua Eng. Luiz Matheus Maylasky. Em 1922, o imóvel já não comportava mais a quantidade de alunos e, então, o Engenheiro Henrique Scheveng mandou reformar e adaptar o antigo alojamento dos operários solteiros para onde a escola foi transferida (FREIRE, 2013; ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1922).	
21. Descrição atual: o imóvel, inicialmente destinado ao alojamento para solteiros e depois transformado em escola, possui um novo uso administrativo definido pela empresa concessionária, apresentando estrutura descaracterizada, pois, a partir de fotos antigas, identificamos alterações na fachada, dentre elas, o emparedamento de portas e janelas.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: FREIRE, G. **Mayrink de vila à cidade**. Mairinque: Paris Gráfica, 2013. ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana e Estrada de Ferro Funilense referente ao ano de 1922**. São Paulo, 1922.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Emenda ao imóvel dos escritórios e almoxarifado	F. 14
2. Localização: Rua Dr. Jonas Zabrockis, s.n. – Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original:	**Mapa de localização:**
[X] Operacional [ ] Social [ ] Residencial [ ] Outra:	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: década de 1930			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: DNIT			
9. Administrador atual: Rumo Logística			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [ ] Privado [ ] Misto [X] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [X] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [X] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [ ] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[98]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[99]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente	
18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[98] Na condição de entorno
[99] Idem

	
Fonte: processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86 (1986)	Fonte: autoria própria (2016)
20. Contexto histórico: na década de 1930, nos escritórios e almoxarifado da primeira oficina, foi construída uma emenda que descaracterizou uma das fachadas laterais, funcionando também como almoxarifado (CONDEPHAAT, 1986; RFFSA, 1942; SOUKEF, 1999; FIGUEIREDO, 2017).	
21. Descrição atual: a emenda construída no imóvel principal da oficina, em 1930, se apresenta conservada integralmente, mesmo estando parcialmente oculta pelos vagões estacionados em volta da estação. O imóvel possui novas formas de utilização estipuladas pela empresa ferroviária concessionária e, mesmo expondo algumas intervenções, essas não comprometem o seu entendimento.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: CONDEPHAAT. **Processo de Tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.** D.O.: 29/10/86. Livro do Tombo Histórico: inscrição nº 257, p. 68. São Paulo: Governo Estadual, 1986. FIGUEIREDO, J. R. P. **Entrevista cedida por João Roberto Pinto Figueiredo a Rafaela Rogato Rondon Silva.** Mairinque, 2017. RFFSA. **Planta Geral da Fazenda "Mayrink" já com o arruamento definido onde estão destacados os imóveis relacionados a área operacional**. São Paulo: E.F. Sorocabana, 1942. SOUKEF, A. J. **Reabilitação do Conjunto Ferroviário de Mayrink**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo / Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: CASM	F. 15
2. Localização: Rua Elias Sodré, 24 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [X] Social [ ] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: década de 1940

6. Autoria do projeto: não especificado

7. Proprietário antigo: EFS

8. Proprietário atual: Clube Atlético Sorocabana Mairinque

9. Administrador atual: particulares

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [X] Social [X] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [X] Social [X] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [ ] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[ ] Nacional		
[ ] Estadual		
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: acervo Estúdio Sarasá (19--)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: o antigo campo de futebol foi construído em área cedida pela EFS para os funcionários, assim, na década de 1940, foi fundado o "Clube Atlético Mayrink", devido ao auxílio da direção da EFS, por meio do Departamento de Esportes (OLIVEIRA, 1958). O nome foi alterado para Clube Atlético Sorocabana Mayrink (CASM), para ter um vínculo maior com a companhia. O CASM se transformou em um grande clube desportivo, com piscinas, quadras e conta com um elevado número de associados (FOCO EM FATOS, 2009, ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1963).

21. Descrição atual: o nome original do CASM e o espaço da EFS ainda existem, entretanto, foram agregadas novas estruturas de lazer. Dessa forma, o local se mantém com a função original determinada pela EFS, porém sem se relacionar com as estruturas antigas, sendo então considerado descaracterizado.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Planta de situação da área ocupada com a Praça de Esportes e de recreação**, 1963.
FOCO EM FATOS. **Mairinque 119 anos de emancipação**. Ano XII. Edição Especial, 2009.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Escola	F. 16
2. Localização: Avenida Doutor Gaspar Ricardo Júnior, 172 - Centro - Mairinque, SP - CEP: 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [X] Social [ ] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: década de 1930
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: inexistente
9. Administrador atual: inexistente

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [ ] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [X] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [X] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [X] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional		
[X] Estadual[100]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [X] Inexistente	
18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[100] Na condição de entorno

	
Fonte: Biblioteca Municipal de Mairinque (19--)	Fonte: autoria própria (2016)
20. Contexto histórico: na década de 1930, o Grupo Escolar de Mayrink passou para um prédio que foi reformado para abrigá-lo e estava localizado onde, atualmente, funciona a escola “Professor Manoel Martins Villaça” (FREIRE, 2013). Segundo depoimento do entrevistado, o antigo prédio da escola era simétrico ao edifício do hotel, também inexistente (FIGUEIREDO, 2017).	
21. Descrição atual: no local onde existia a escola da década de 1930, foi construída a Escola Municipal Professor Manoel Martins Villaça. Portanto, o imóvel inicial não existe mais, todavia, a área continua com função educacional.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: FIGUEIREDO, J. R. P. **Entrevista cedida por João Roberto Pinto Figueiredo a Rafaela Rogato Rondon Silva.** Mairinque, 2017. FREIRE, G. **Mayrink de vila à cidade**. Mairinque: Paris Gráfica, 2013.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Teatro-cinema e sede SRM	F. 17
2. Localização: Praça Doutor Gaspar Ricardo Júnior - Centro - Mairinque, SP - CEP: 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [X] Social [ ] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1959			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: Sociedade Recreativa de Mairinque			
9. Administrador atual: Prefeitura Municipal de Mairinque			
10. Situação atual de uso: [X] Público [ ] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [X] Social [X] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [X] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [X] Social [X] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional		
[X] Estadual[101]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		
17. Estado de conservação: [X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente		

[101] Na condição de entorno

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: acervo Estúdio Sarasá (195-)	Fonte: autoria própria (2016)
20. Contexto histórico: o teatro-cinema foi construído em terreno doado pela EFS para a “Sociedade Recreativa de Mayrink” (SRM). Em 1949, o teatro conseguiu o alvará da Polícia de São Roque para o funcionamento, a partir do requerimento da SRM, com cobrança de entrada e duração até meia noite (DELEGACIA DA POLÍCIA DE SÃO ROQUE, 1949). Em 1955, foi firmado à doação do imóvel da Sorocabana à SRM (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1955). O novo teatro-cinema teria capacidade para acomodar mil e quatrocentas pessoas e foi inaugurado em 1959 (FREIRE, 2013).	
21. Descrição atual: o novo teatro-cinema, que também foi sede da SRM, possui uma estrutura conservada integralmente e mantém as atividades de lazer e de cultura promovidas no município. O teatro-cinema é um dos que mais se destaca no conjunto, pela sua grandiosidade, com uma ampla forma e gabarito de dois pavimentos, que se diferencia das demais estruturas e pelo seu estado de conservação integral, funcionando como Centro Municipal Educacional e Cultural. O imóvel atualmente é administrado pela prefeitura e na sua fachada ainda é possível identificar a sigla da SRM (GUIA SÃO ROQUE, 2009).	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: DELEGACIA DE POLICIA DE SÃO ROQUE. **Alvará para a Sociedade Recreativa Mairinque para o funcionamento do cinema**, 1949. ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Doação de imóvel a Sociedade Recreativa de Mayrink**, 1955. FREIRE, G. **Mayrink de vila à cidade**. Mairinque: Paris Gráfica, 2013. GUIA SÃO ROQUE. **Mairinque:** inaugurado o Centro Municipal de Educação e Cultura – SRM, 2009. Disponível em: <https://www.guiasaoroque.com.br/noticias/mairinque-inaugurado-o-centro-municipal-de-educacao-e-cultura-srm-1543>. Acesso em: 14 ago. 2017. SOUKEF, A. J. **Sorocabana**: uma saga ferroviária. 1ª ed. São Paulo: Dialeto, 2001.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Armazém	F. 18
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, s.n. – Centro, Mairinque - SP, 18120-000	
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [ ] Residencial [X] Outra: armazém de abastecimento aos trabalhadores	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	
5. Período de construção/inauguração: posterior a 1935	
6. Autoria do projeto: não especificado	
7. Proprietário antigo: EFS	
8. Proprietário atual: DNIT	
9. Administrador atual: Rumo Logística	

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [ ] Privado [ ] Misto [X] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [X] Outros: armazém de abastecimento aos trabalhadores	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [X] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[102]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[103]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente	
18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[102] Na condição de entorno
[103] Idem

	
Fonte: processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86 (1986).	Fonte: autoria própria (2016)
20. Contexto histórico: Oliveira (1958) destaca que havia um jardim onde, posteriormente, foi construído o armazém de abastecimento da Sorocabana, identificado também nos mapas da RFFSA (RFFSA, 1935).	
21. Descrição atual: o antigo armazém não possui um novo uso definido pela empresa concessionária, conforme depoimento cedido em entrevista (FIGUEIREDO, 2017). O imóvel pode ser considerado conservado integralmente, pois apresenta novos elementos que podem ser removidos, dentre eles, a pintura branca que cobriu o símbolo da EFS e uma pequena construção, ambos realizados na própria fachada.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: FIGUEIREDO, J. R. P. **Entrevista cedida por João Roberto Pinto Figueiredo a Rafaela Rogato Rondon Silva.** Mairinque, 2017. OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958. RFFSA. **Localização dos imóveis pertencentes a EFS ou que foram construídos em terrenos cedidos pela companhia ferroviária**. São Paulo: E.F. Sorocabana, 1935.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Galpão		F. 19
2. Localização: Rua Dr. Jonas Zabrockis, s.n. – Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [X] Operacional [ ] Social [ ] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: 1960		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: DNIT		
9. Administrador atual: Rumo Logística		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [ ] Privado [ ] Misto [X] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [X] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [X] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [X] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

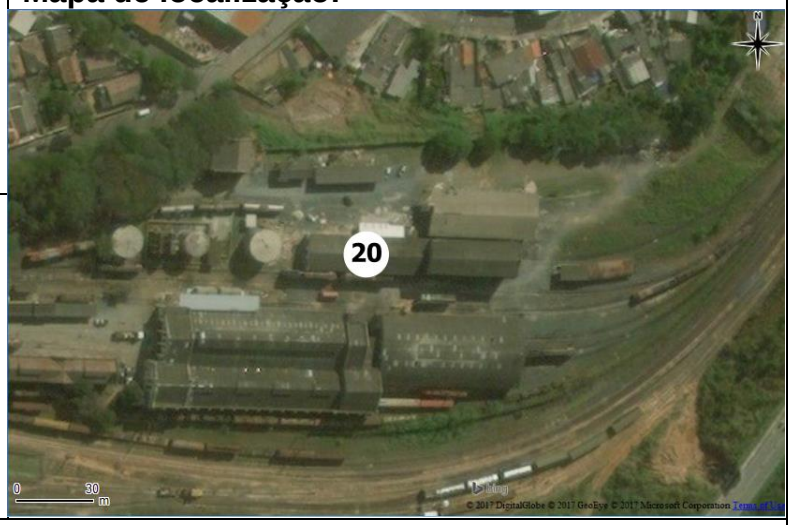
14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[104]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[105]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente	
18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[104] Na condição de entorno
[105] Idem

	
Fonte: processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98 (1999).	Fonte: autoria própria (2017)
20. Contexto histórico: de acordo com o mapa presente no processo de tombamento do CONDEPHAAT, é possível identificar o imóvel construído pela EFS com a função de galpão em 1960 (CONDEPHAAT, 1986).	
21. Descrição atual: o galpão está em uso pela nova empresa concessionária e apresenta estrutura conservada integralmente, mantendo o símbolo, os elementos da fachada e a forma estipulada pela EFS.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: CONDEPHAAT. **Processo de Tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.** D.O.: 29/10/86. Livro do Tombo Histórico: inscrição nº 257, p. 68. São Paulo: Governo Estadual, 1986.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Possível área de fundição	F. 20
2. Localização: Rua Dr. Jonas Zabrockis, s.n. – Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original:	**Mapa de localização:**
[X] Operacional [ ] Social [ ] Residencial [ ] Outra:	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1920
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: inexistente
9. Administrador atual: inexistente

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [ ] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [X] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [X] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [X] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [ ] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [X] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[106]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[107]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [X] Inexistente

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[106] Na condição de entorno
[107] Idem

	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (19--)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Soukef (1999) afirma que, em 1919, quando a Sorocabana foi estatizada, em situação precária, uma das medidas para reerguê-la foi um programa de investimentos, que previa a construção de novas oficinas em Sorocaba. Porém, a demanda por carros e vagões era tão urgente que houve uma ampliação também do pátio de Mayrink. Além dos serviços de manutenção e estacionamento de composições, a vila ferroviária passou a contar com uma fundição que foi construída no ano de 1920, numa área de 560m² e composta por "um pavilhão para as fundições de ferro e de bronze, um segundo forno para a fundição de ferro e um novo para a de bronze e estufa" (ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, 1920, p. 15).

21. Descrição atual: a área da antiga fundição encontra-se isolada entre imóveis em uso pela empresa concessionária, o que dificultou a sua caracterização. Porém, em outros pontos da cidade, é possível identificar que os imóveis existentes seguem os padrões do pavilhão de reparação construído em 1960. Ou seja, provavelmente não existem mais os espaços originais destinados à fundição.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1920**. São Paulo, 1920.

SOUKEF, A. J. **Reabilitação do Conjunto Ferroviário de Mayrink**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo / Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Ambulatório	F. 21
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 268 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [ ] Residencial [X] Outra: saúde	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: anterior a 1926			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [ ]Social [ ] Ócio [X] Outros: saúde	**12. Usos atuais:** [X] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[108]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[109]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[108] Na condição de entorno
[109] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)
20. Contexto histórico: o ambulatório era uma espécie de Pronto Socorro, que já existia na década de 1920 e passara por reparações e limpezas cedidas pela companhia EFS (FIGUEIREDO, 198-; SOROCABANA, 1926).	
21. Descrição atual: o imóvel é administrado por particular, abriga uma loja de roupas e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, as janelas e a porta. Porém, mantém a ornamentação, o alinhamento, a forma e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocaba referente ao anno de 1926.** São Paulo: casa Vanorden, 1926. FIGUEIREDO, J. R. P. JRPF. **Roteiro Cultural**. Mairinque, [198-].	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Farmácia	F. 22
2. Localização: Rua Marechal Deodoro, 19 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ]Social [ ] Residencial [X] Outra: saúde	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: anterior a 1926
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [X] Outros: saúde	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[110]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[111]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[110] Na condição de entorno
[111] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)
20. Contexto histórico: a farmácia já existia na década de 1920, funcionava pelo sistema de “cadernetas”, com desconto em folha de pagamento, e passara por reparações e limpezas cedidas pela companhia EFS (FIGUEIREDO, 198-; SOROCABANA, 1926).	
21. Descrição atual: o imóvel é administrado por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor, as janelas e a porta. Porém, mantém a ornamentação, o alinhamento, a forma e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Relatório da Estrada de Ferro Sorocaba referente ao anno de 1926.** São Paulo: casa Vanorden, 1926. FIGUEIREDO, J. R. P. JRPF. **Roteiro Cultural**. Mairinque, [198-].	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Casa	F. 23
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 144 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[112]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[113]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [ ] Conservado integralmente [X] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente	
18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[112] Na condição de entorno
[113] Idem

	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (1906)	Fonte: autoria própria (2017)
20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.	
21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi conservada parcialmente, mantendo elementos característicos do período de implantação, dentre eles, as janelas, a ornamentação, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento. Houve inserção de um toldo e alteração da porta e da cor, porém que não comprometem o entendimento do imóvel vinculado à atividade ferroviária.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958. RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Casa	F. 24
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 152 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904	
6. Autoria do projeto: não especificado	
7. Proprietário antigo: EFS	
8. Proprietário atual: SPU	
9. Administrador atual: particular	

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[114]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[115]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente	
18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[114] Na condição de entorno
[115] Idem

	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (1906)	Fonte: autoria própria (2017)
20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.	
21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor, as janelas e a porta, somada a inclusão de um toldo. Porém, mantendo a ornamentação, o alinhamento, a forma e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958. RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Casa	F. 25
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 158 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

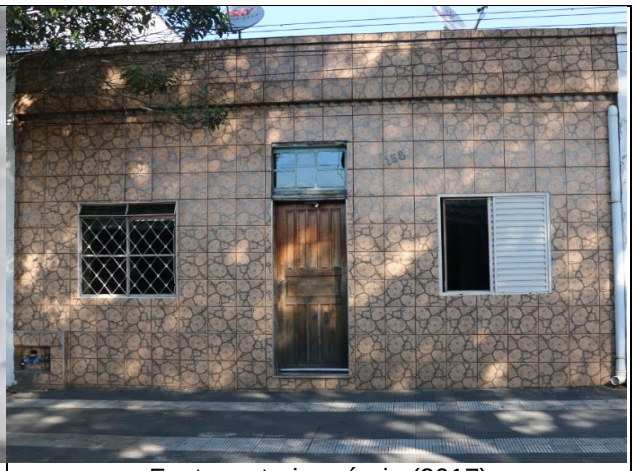
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[116]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[117]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente	
18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[116] Na condição de entorno
[117] Idem

	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (1906)	Fonte: autoria própria (2017)
20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.	
21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor, a textura, as janelas e a porta. Porém, mantendo a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink.** As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958. RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana:** Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Casa	F. 26
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 164 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**9. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**10. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**11. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

12. Proteção legal:	**13. Agência:**	**14. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[118]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[119]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

15. Estado de conservação: [ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente

16. Imagem antiga:	**17. Imagem atual:**

[118] Na condição de entorno
[119] Idem

	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (1906)	Fonte: autoria própria (2016)
18. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.	
19. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor e as janelas, além da inclusão de um toldo. Porém, mantendo a porta, a ornamentação, o alinhamento, a forma e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.	
20. Informações complementares:	
21. Referências bibliográficas: OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958. RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.	
22. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Casa		F. 27
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 172 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: SPU		
9. Administrador atual: particular		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[120]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[121]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:			
[ ] Conservado integralmente	[X] Conservado parcialmente	[ ] Descaracterizado	
[ ] Em ruinas	[ ] Inexistente		

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[120] Na condição de entorno
[121] Idem

	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (1906)	Fonte: autoria própria (2017)
20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.	
21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi conservada parcialmente pela troca da cor e ampliação do imóvel. Porém, mantendo elementos, dentre eles, as janelas, a porta, a ornamentação, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958. RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Casa		F. 28
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 180 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: SPU		
9. Administrador atual: particular		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[122]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[123]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[122] Na condição de entorno
[123] Idem

	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (1906)	Fonte: autoria própria (2017)
20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.	
21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor, as janelas e a porta, além da inclusão de um toldo. Porém, mantendo a forma, o alinhamento, a ornamentação e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958. RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Casa	F. 29
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 186 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[124]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[125]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[124] Na condição de entorno
[125] Idem

	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (1906)	Fonte: autoria própria (2017)
20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.	
21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca da cor, das janelas e da porta, alterando também a disposição dos elementos. Porém, mantendo a forma, o alinhamento, a ornamentação e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958. RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Casa	F. 30
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 196 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904	
6. Autoria do projeto: não especificado	
7. Proprietário antigo: EFS	
8. Proprietário atual: SPU	
9. Administrador atual: particular	

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[126]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[127]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[126] Na condição de entorno
[127] Idem

	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (1906)	Fonte: autoria própria (2017)
20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.	
21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi conservada integralmente, mantendo a porta, as janelas, a ornamentação, o alinhamento e o gabarito de um pavimento. Alterou-se a cor, que por removível não compromete o entendimento do imóvel vinculado à atividade ferroviária.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958. RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Casa	F. 31
2. Localização: Avenida Gaspar Ricardo Júnior, 84 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[128]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[129]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[128] Na condição de entorno
[129] Idem

	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor, as janelas e a porta, além da inclusão de um toldo. Porém, mantendo a forma, a ornamentação, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 32
2. Localização: Avenida Gaspar Ricardo Júnior, 90 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: prestação de serviços [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[130]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[131]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[130] Na condição de entorno
[131] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi conservada integralmente, mantendo a ornamentação, a porta, as janelas, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação, mesmo com o novo uso de escritório de advocacia. Apresenta a inclusão de um toldo e alteração da cor, que por serem removíveis não comprometem o entendimento do imóvel vinculado à atividade ferroviária.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 33
2. Localização: Avenida Gaspar Ricardo Júnior, 98 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[132]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[133]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente	
18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[132] Na condição de entorno
[133] Idem

	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi conservada integralmente, mantendo elementos, dentre eles, as janelas, a porta, a forma, a ornamentação, o alinhamento e o gabarito de um pavimento. Apresenta a inclusão de um toldo e alteração da cor, que por serem removíveis não comprometem o entendimento do imóvel vinculado à atividade ferroviária.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 34
2. Localização: Avenida Gaspar Ricardo Júnior, 104 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[134]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[135]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[134] Na condição de entorno
[135] Idem



Fonte: Della Manna (1981)



Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi conservada integralmente, mantendo elementos, dentre eles, a porta, as janelas, o alinhamento, a ornamentação, a forma e o gabarito de um pavimento. Apresenta a inclusão de um toldo e alteração da cor, que por serem removíveis não comprometem o entendimento do imóvel vinculado à atividade ferroviária.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:

DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 35
2. Localização: Avenida Gaspar Ricardo Júnior, 110 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904	
6. Autoria do projeto: não especificado	
7. Proprietário antigo: EFS	
8. Proprietário atual: SPU	
9. Administrador atual: particular	

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[136]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[137]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[136] Na condição de entorno
[137] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (19--)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca da cor, das janelas e da porta, alterando a disposição dos elementos. Porém, mantendo a ornamentação, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 36
2. Localização: Avenida Gaspar Ricardo Júnior, 118 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[138]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[139]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[138] Na condição de entorno
[139] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (19--)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca da cor, das janelas e da porta, alterando a disposição dos elementos. Porém, mantendo a ornamentação, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 37
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 183 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [X] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[140]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[141]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente	
18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**

[140] Na condição de entorno
[141] Idem

	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Estas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), elas possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e abriga um salão de cabeleireiro. Sua fachada foi conservada integralmente, mantendo a ornamentação, a porta, as janelas, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação. Apresenta modificação da cor, que por ser removível não compromete o entendimento do imóvel vinculado à atividade ferroviária.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:

DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 38
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 173 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outra:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[142]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[143]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[142] Na condição de entorno
[143] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor, uma das janelas e a porta. Porém, mantendo a ornamentação, uma janela, o alinhamento, a forma e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 39
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 171 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[144]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[145]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [X] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[144] Na condição de entorno
[145] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi conservada parcialmente, alterando a cor e uma das janelas. Porém, mantendo outros elementos, dentre eles, uma janela, a porta, a ornamentação, o alinhamento, a forma e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

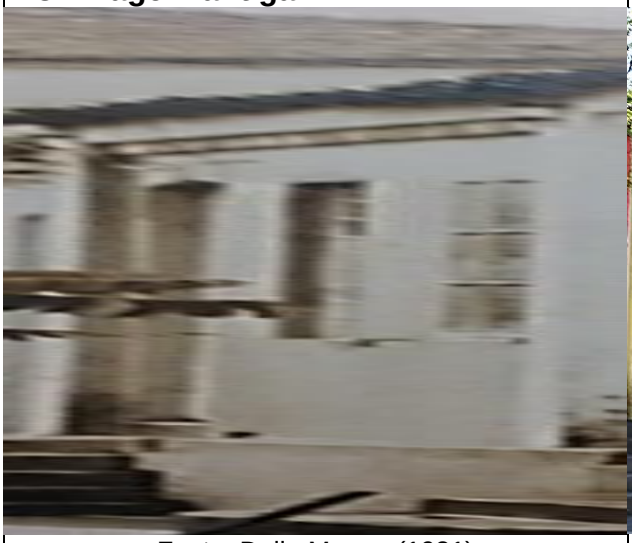
1. Denominação: Casa		F. 40
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 161 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: SPU		
9. Administrador atual: particular		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[146]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[147]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[146] Na condição de entorno
[147] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor e as janelas. Porém, mantendo a porta, a ornamentação, o alinhamento, a forma e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

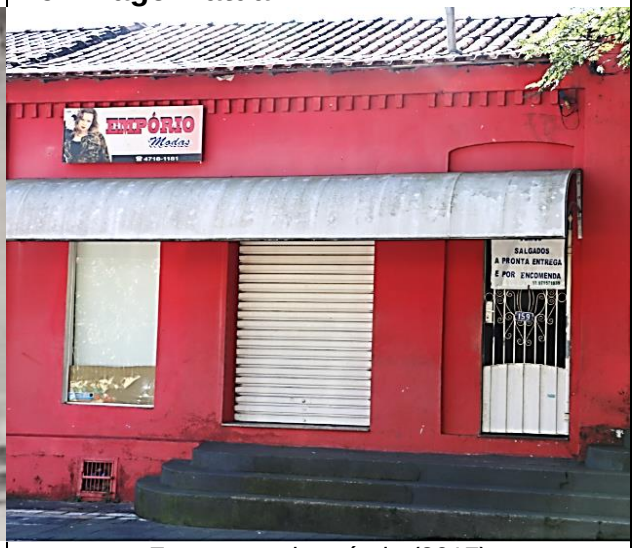
1. Denominação: Casa		F. 41
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 159 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: SPU		
9. Administrador atual: particular		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[X] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[148]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[149]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[148] Na condição de entorno
[149] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e abrigar uma loja de roupas. Sua fachada foi descaracterizada pela troca da cor, das janelas e da porta, alterando a disposição dos elementos, incluindo um toldo e ampliando a escada. Porém, mantendo a ornamentação, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 42
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 149 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[X] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[150]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[151]	CONDEPHAAT	Processo de Tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[150] Na condição de entorno
[151] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e abriga uma gráfica. Sua fachada foi descaracterizada pela troca da cor, das janelas e da porta, alterando a disposição dos elementos e incluindo um toldo e placas informativas. Porém, mantendo a ornamentação, o alinhamento, a forma e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 43
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 147 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [X] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[152]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[153]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação: [ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado [ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[152] Na condição de entorno
[153] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e abriga um centro de formação de condutores. Sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor, as janelas e a porta, além da inclusão de um toldo, placas e rampa de acessibilidade. Porém, mantendo a ornamentação, o alinhamento, a forma e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 44
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 135 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [X] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[154]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[155]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruínas [ ] Inexistente

[154] Na condição de entorno
[155] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e abriga uma loja de decorações. Sua fachada foi descaracterizada pela troca da cor, das janelas e da porta, alterando a disposição dos elementos e incluindo uma placa de informações. Porém, mantendo a ornamentação, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa		F. 45
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 133 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: SPU		
9. Administrador atual: particular		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[156]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[157]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[156] Na condição de entorno
[157] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor, as janelas e a porta, além da inclusão de um toldo. Porém, mantendo a ornamentação, o alinhamento, a forma e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 46
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 224 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[158]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[159]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[158] Na condição de entorno
[159] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca da cor, das janelas e da porta, alterando a disposição dos elementos. Porém, mantendo a forma, a ornamentação, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários.** (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 47
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 230 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original:	**Mapa de localização:**
[ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[160]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[161]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[160] Na condição de entorno
[161] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)
20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.	
21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor, as janelas e a porta. Porém, mantendo a forma, a ornamentação, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981. OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958. RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Casa	F. 48
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 236 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[162]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[163]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[162] Na condição de entorno
[163] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor, as janelas e a porta, além da inclusão de toldos. Porém, mantendo a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 49
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 242 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[164]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[165]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[164] Na condição de entorno
[165] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi conservada integralmente, mantendo a ornamentação, a porta, as janelas, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento. Apresenta alteração da cor, que por ser removível não compromete o entendimento do imóvel vinculado à atividade ferroviária.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 50
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 248 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904	
6. Autoria do projeto: não especificado	
7. Proprietário antigo: EFS	
8. Proprietário atual: SPU	
9. Administrador atual: particular	

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[166]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[167]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[166] Na condição de entorno
[167] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi conservada integralmente, mantendo a ornamentação, a porta, as janelas, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, por exemplo. Apresenta alteração da cor, que por ser removível não compromete o entendimento do imóvel vinculado à atividade ferroviária.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 51
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 254 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904	
6. Autoria do projeto: não especificado	
7. Proprietário antigo: EFS	
8. Proprietário atual: SPU	
9. Administrador atual: particular	

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[168]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[169]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[168] Na condição de entorno
[169] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, uma das janelas e a porta. Porém, mantendo uma janela, a forma, a ornamentação, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa		F. 52
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 260 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra: **4. Setor industrial vinculado:** [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	**Mapa de localização:**  	
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: SPU		
9. Administrador atual: particular		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[170]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[171]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[170] Na condição de entorno
[171] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor, as janelas e a porta, alterando a disposição dos elementos da fachada. Porém, mantendo a ornamentação, o alinhamento, a forma e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 53
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 262 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original:	**Mapa de localização:**
[ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[172]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[173]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[172] Na condição de entorno
[173] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor, as janelas e a porta, alterando a disposição dos elementos. Porém, mantendo a ornamentação, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 54
2. Localização: Rua Marechal Deodoro, 15 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[174]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[175]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[174] Na condição de entorno
[175] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca da cor, das janelas e da porta, alterando a disposição dos elementos. Porém, mantendo a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa		F. 55
2. Localização: Rua Marechal Deodoro, 43 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: SPU		
9. Administrador atual: particular		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[176]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[177]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[176] Na condição de entorno
[177] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi totalmente descaracterizada pela troca, por exemplo, da cor, das janelas e da porta, alterando a disposição dos elementos e integrando-a ao imóvel adjacente. Porém, mantendo o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa		F. 56
2. Localização: Rua Marechal Deodoro, 43 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: SPU		
9. Administrador atual: particular		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[178]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[179]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[178] Na condição de entorno
[179] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi totalmente descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a cor, as janelas e a porta, além da inserção de uma garagem e integração ao imóvel lateral. Porém, mantendo o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característico do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 57
2. Localização: Rua Marechal Deodoro, 57 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904	
6. Autoria do projeto: não especificado	
7. Proprietário antigo: EFS	
8. Proprietário atual: SPU	
9. Administrador atual: particular	

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[180]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[181]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[180] Na condição de entorno
[181] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi totalmente descaracterizada e transformada em garagens. Porém, mantendo a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 58
2. Localização: Rua Marechal Deodoro, 59 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original:
[ ] Operacional
[ ] Social
[X] Residencial
[ ] Outra:

Mapa de localização:



4. Setor industrial vinculado:
[X] Ferroviário:
[ ] Mineração:
[ ] Energia:
[ ] Militar:
[ ] Outro:

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904

6. Autoria do projeto: não especificado

7. Proprietário antigo: EFS

8. Proprietário atual: SPU

9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[182]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[183]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[182] Na condição de entorno
[183] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi totalmente descaracterizada, com a alteração de todos os elementos e inserindo uma garagem. Porém, mantendo o alinhamento, a forma e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa			F. 59
2. Localização: Rua Marechal Deodoro, 69 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000			
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  		
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:			
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[184]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[185]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [X] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[184] Na condição de entorno
[185] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi parcialmente conservada, pois manteve alguns dos elementos, dentre eles, uma das janelas, a porta, a ornamentação, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação. Incluindo um toldo e alterando uma das janelas e a cor, que não comprometem o entendimento do imóvel vinculado à ferrovia.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa		F. 60
2. Localização: Rua Marechal Deodoro, 71 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: SPU		
9. Administrador atual: particular		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**17. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[186]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[187]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[186] Na condição de entorno
[187] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi totalmente descaracterizada e transformada em garagem. Porém, mantendo a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa			F. 61
2. Localização: Rua Marechal Deodoro, 77 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000			
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  		
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:			
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[188]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[189]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[188] Na condição de entorno
[189] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada, alterando todos os elementos e transformando a parte lateral da casa em garagem. Porém, mantendo a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 62
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 273 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [X] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [ ] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[190]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[191]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[190] Na condição de entorno
[191] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e abriga um salão de cabeleireiro. Sua fachada foi descaracterizada pela troca, da cor, das janelas e da porta, alterando a disposição dos elementos e criando uma garagem em uma das laterais. Porém, mantendo parte da ornamentação, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 63
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 288 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [X] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[192]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[193]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[192] Na condição de entorno
[193] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2016)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto. Para o entrevistado, especificamente essa casa, era moradia do médico, por isso a sua maior ornamentação e tamanho (FIGUEIREDO, 2017).

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi conservada integralmente, mantendo a densa ornamentação, a porta, as janelas, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação. Apresenta alteração a cor, que por ser removível não compromete o entendimento do imóvel.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:

DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

FIGUEIREDO, J. R. P. **Entrevista cedida por João Roberto Pinto Figueiredo a Rafaela Rogato Rondon Silva.** Mairinque, 2017.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

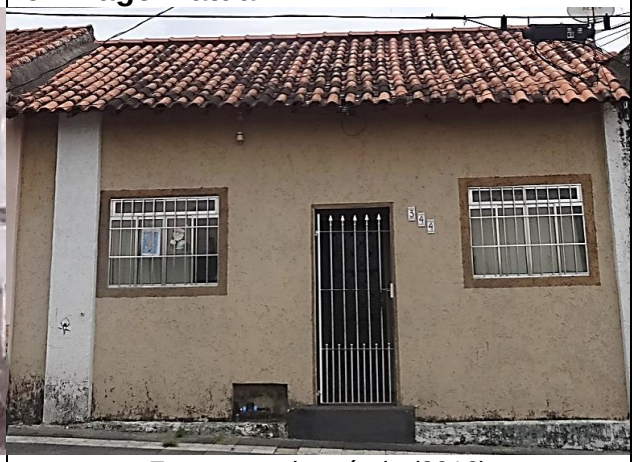
1. Denominação: Casa	F. 64
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 344 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904	
6. Autoria do projeto: não especificado	
7. Proprietário antigo: EFS	
8. Proprietário atual: SPU	
9. Administrador atual: particular	

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[194]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[195]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[194] Na condição de entorno
[195] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (1906)	Fonte: autoria própria (2016)
20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.	
21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a porta, a cor e as janelas. Porém, mantendo a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981. OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958. RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Casa	F. 65
2. Localização: Rua Luiz Matheus Maylasky, 350 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[196]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[197]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[196] Na condição de entorno
[197] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Centro da Memória Ferroviária de Mairinque (1906)	Fonte: autoria própria (2016)
20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.	
21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a porta, a cor e as janelas. Porém, mantendo a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958. RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Casa		F. 66
2. Localização: Rua Carlos Gomes, 10 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: SPU		
9. Administrador atual: particular		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[198]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[199]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[198] Na condição de entorno
[199] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a porta, a cor, as janelas, a ornamentação, a forma do imóvel e a disposição do telhado. Porém, mantendo o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa		F. 67
2. Localização: Rua Carlos Gomes, 32 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: SPU		
9. Administrador atual: particular		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[200]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[201]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[200] Na condição de entorno
[201] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)
20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.	
21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a porta, a cor e as janelas. Porém, mantendo a forma, a ornamentação, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981. OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958. RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Casa	F. 68
2. Localização: Rua Carlos Gomes, 36 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[202]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[203]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[202] Na condição de entorno
[203] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca das janelas, da porta e da cor, além da inclusão de uma garagem e alteração da disposição dos elementos. Porém, mantendo a ornamentação, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa			F. 69
2. Localização: Rua Carlos Gomes, 44 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000			
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  		
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:			
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[204]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[205]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[X] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [ ] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[204] Na condição de entorno
[205] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi conservada integralmente, mantendo a ornamentação, a porta, as janelas, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento. Apresenta alteração da cor, que por ser removível não compromete o entendimento do imóvel vinculado à atividade ferroviária.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 70
2. Localização: Rua Carlos Gomes, 50 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904	
6. Autoria do projeto: não especificado	
7. Proprietário antigo: EFS	
8. Proprietário atual: SPU	
9. Administrador atual: particular	

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[206]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[207]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[206] Na condição de entorno
[207] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca da porta, da cor e das janelas, alterando a disposição dos elementos, além da inclusão de um toldo e uma barra de acessibilidade. Porém, mantendo a ornamentação, o alinhamento, a forma e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa		F. 71
2. Localização: Rua Carlos Gomes, 58 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000		
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:**  	
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:		
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904		
6. Autoria do projeto: não especificado		
7. Proprietário antigo: EFS		
8. Proprietário atual: SPU		
9. Administrador atual: particular		

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[208]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[209]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[208] Na condição de entorno
[209] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a porta, a cor e as janelas. Porém, mantendo a ornamentação, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 72
2. Localização: Rua Carlos Gomes, 60 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904	
6. Autoria do projeto: não especificado	
7. Proprietário antigo: EFS	
8. Proprietário atual: SPU	
9. Administrador atual: particular	

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[210]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[211]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[210] Na condição de entorno
[211] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca da porta, da cor e das janelas, alterando a disposição dos elementos, além da inserção de uma garagem. Porém, mantendo a ornamentação, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 73
2. Localização: Rua Carlos Gomes, 78 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[212]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[213]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[212] Na condição de entorno
[213] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)
20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.	
21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca da porta, da cor e das janelas, alterando a disposição dos elementos da fachada. Além da inclusão de um anexo de dois pavimentos no quintal, descaracterizando o gabarito de um pavimento referente ao período de implantação das moradias operárias, porém, mantendo o alinhamento do edifício original.	
22. Informações complementares:	
23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981. OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958. RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.	
24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva	

1. Denominação: Casa	F. 74
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 343 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904	
6. Autoria do projeto: não especificado	
7. Proprietário antigo: EFS	
8. Proprietário atual: SPU	
9. Administrador atual: particular	

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[214]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[215]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[214] Na condição de entorno
[215] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca da porta, da cor e das janelas, além da inserção de uma garagem e alteração da disposição dos elementos. Porém, mantendo a ornamentação, a forma, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 75
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 337 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904
6. Autoria do projeto: não especificado
7. Proprietário antigo: EFS
8. Proprietário atual: SPU
9. Administrador atual: particular

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[216]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[217]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[216] Na condição de entorno
[217] Idem

18. Imagem antiga:	19. Imagem atual:
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a porta, a cor e as janelas, além da inserção de uma garagem. Porém, mantendo a ornamentação, o alinhamento, a forma e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.
OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.
RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 76
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 329 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	
3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outra:	
5. Período de construção/inauguração: 1903-1904	
6. Autoria do projeto: não especificado	
7. Proprietário antigo: EFS	
8. Proprietário atual: SPU	
9. Administrador atual: particular	

10. Situação atual de uso:	**11. Usos originais:**	**12. Usos atuais:**	**13. Valor:**
[ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	[ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	[X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[218]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[219]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[218] Na condição de entorno
[219] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a porta e a cor, além da inserção de uma garagem e alteração de partes de uma janela. Porém, mantendo a ornamentação, a forma, partes das janelas, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas:
DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

1. Denominação: Casa	F. 77
2. Localização: Rua Dr. Júlio Prestes de Albuquerque, 275 - Centro, Mairinque - SP, 18120-000	

3. Tipologia original: [ ] Operacional [ ] Social [X] Residencial [ ] Outra:	**Mapa de localização:** 
4. Setor industrial vinculado: [X] Ferroviário: [ ] Mineração: [ ] Energia: [ ] Militar: [ ] Outro:	

5. Período de construção/inauguração: 1903-1904			
6. Autoria do projeto: não especificado			
7. Proprietário antigo: EFS			
8. Proprietário atual: SPU			
9. Administrador atual: particular			
10. Situação atual de uso: [ ] Público [X] Privado [ ] Misto [ ] Concessão [ ] Inexistente [ ] Outro:	**11. Usos originais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Educacional [ ] Social [ ] Ócio [ ] Outros:	**12. Usos atuais:** [ ] Comercial [ ] Cultural [ ] Operacional [X] Residencial [ ] Social [ ] Ócio [ ] Sem uso [ ] Inexistente [ ] Outros: [ ] Propostas de usos futuros:	**13. Valor:** [X] Histórico [X] Arquitetônico [ ] Artístico [X] Social [ ] Tecnológico [X] Urbano [ ] Econômico [ ] Outros:

14. Proteção legal:	**15. Agência:**	**16. Número do processo:**
[ ] Internacional		
[X] Nacional[220]	IPHAN	Processo de tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink nº 1434-T-98.
[X] Estadual[221]	CONDEPHAAT	Processo de tombamento da Estação de Mairinque n° 24383/86.
[ ] Municipal		

17. Estado de conservação:
[ ] Conservado integralmente [ ] Conservado parcialmente [X] Descaracterizado
[ ] Em ruinas [ ] Inexistente

[220] Na condição de entorno
[221] Idem

18. Imagem antiga:	**19. Imagem atual:**
	
Fonte: Della Manna (1981)	Fonte: autoria própria (2017)

20. Contexto histórico: Ramos (2008) enfatiza que as casas seriam alugadas aos empregados enviados pela companhia EFS para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação. Com a ampliação do número de funcionários, muitos trazidos em função das oficinas, a companhia EFS percebeu a urgência de se resolver, de uma vez por todas, o problema da falta de habitação. “Entre 1903 e 1904, surgiram como por encanto os três quarteirões de casas [...]” (OLIVEIRA, 1958, p. 26). Essas casas foram construídas sob a decisão de Henrique Scheving, engenheiro da Sorocabana e, de acordo com Oliveira (1958), possuíam telhas de duas águas, com telhado vermelho, sendo todas bem alinhadas e de bom aspecto.

21. Descrição atual: a casa é administrada por particular e sua fachada foi descaracterizada pela troca de elementos, dentre eles, a porta, a cor e as janelas. Porém, mantendo a ornamentação, o alinhamento e o gabarito de um pavimento, característicos do período de implantação.

22. Informações complementares:

23. Referências bibliográficas: DELLA MANNA, D. J. **Mayrink – Conjunto de Habitações de Ferroviários**. (Monografia). Universidade de São Paulo – Curso “Técnicas Construtivas na tradicional arquitetura Paulista”, 1981.

OLIVEIRA, J. G. **Francisco de Paula Mayrink**. As ferrovias paulistas. A vila Mayrink. Seu fundador. Pioneiros. São Paulo: Instituto dos Advogados de São Paulo, 1958.

RAMOS, D. O. **Sindicato da Sorocabana**: Sorocabano, 2008. Disponível em: <http://www.sinfer.org.br/site/wmanager/jornais/arquivos/59134034.pdf>. Acesso em: 09 mai. 2012.

24. Responsável pela ficha: Rafaela Rogato Rondon Silva

7. ANEXOS

7.1 Anexo A - Documentos

CÓPIA

PREFEITURA MUNICIPAL DE MAIRINQUE

INSCRIÇÃO NO CGC(MF) N.º 45.644.438/0001-20

AV. LAMARTINE NAVARRO, 514 - TELS. PBX 7998-2211 - FAX 7998-2100

CEP 18120-000 - MAIRINQUE - SP

L E I N° 2.365 / 2001

AUTORIZA A PREFEITURA MUNICIPAL DE MAIRINQUE A ADQUIRIR A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.-

ANTONIO ALEXANDRE GEMENTE, Prefeito Municipal de Mairinque, usando das atribuições legais que lhe são conferidas,

Faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1° – Fica autorizada a aquisição da Estação Ferroviária de Mairinque, pelo valor de R$ 79.300,00 (setenta e nove mil e trezentos reais), em 06 (seis) parcelas iguais mensais e consecutivas, sem acréscimo de juros e correção monetária, junto à RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A.

Parágrafo Único – O objeto da aquisição da "caput" foi avaliado pela ERMAP – Escritório Regional da Malha Paulista, no mesmo valor a que chegou a Comissão de Avaliação da Prefeitura Municipal de Mairinque, nomeada pela Portaria n° 175/2001, cujo laudo foi homologado pelo Prefeito em 11 de abril de 2001, documentação essa constante de regular processo administrativo.

Art. 2° – A Estação Ferroviária de Mairinque possui área de 1.155,00m2 (um mil cento e cinqüenta e cinco metros quadrados) com área construída de 914,00m2 (novecentos e quatorze metros quadrados), considerada patrimônio histórico local e arquitetônico do Brasil tombada pelo CONDEPHAAT, através da Resolução n° 46 de 28 de outubro de 1986 junto à RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A.

Art. 3° – Fica, a Contadoria Municipal, autorizada a abrir um Crédito Adicional Especial até o valor de R$ 79.300,00 (setenta e nove mil e trezentos reais), para aquisição da Estação Ferroviária de Mairinque.

Art. 4° - A despesa decorrente do Crédito Adicional Especial autorizado pelo artigo anterior, será coberta com anulação parcial das seguintes dotações orçamentárias:

07.00.00 – DEPARTAMENTO DE OBRAS E SERVIÇOS PUBLICOS
07.72.03 – SETOR MANUT. PRÓPRIOS MUNICIPAIS
Categoria: 3.1.1.1.01 Ficha: 138.4
Funcional: 10.07.025.2.028 ..... R$ 4.000,00
Categoria: 4.1.2.0.01 Ficha: 147.8
Funcional: 10.07.025.1.001 ..... R$ 75.300,00

Art. 5° – Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MAIRINQUE, 22 de junho de 2001.

ANTONIO ALEXANDRE GEMENTE
Prefeito

ANTONIO FRANCISCO DE MELO
Diretor do Depº de Finanças

Registrado e Publicado na Prefeitura em 22/06/2001.

NEUZA NATALI DE ALMEIDA
Diretora Especial Executiva

PA- 29/2001

MOD. ETS - 01-01

Documento 01: Lei 2365/2001 que autoriza a Prefeitura Municipal de Mairinque a adquirir a estação ferroviária (2001). **Fonte:** MAIRINQUE

CÓPIA

Prefeitura Municipal de Mairinque

Av. Lamartine Navarro nº 514 - Centro - Mairinque - SP
CNPJ (MF) 45.944.428/0001-20 - CEP 18120-000 - Fone: (11) 4718-8644

Mairinque, 24 de janeiro de 2012.

01-106-033/2012
Proc. nº 8487/2011

ASSUNTO: Solicita informações – restauração
Estação Ferroviária de Mairinque.-

Prezados Senhores:

Tendo em vista a Resolução nº 46/86 e Processo nº 24383/86, Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo, referente ao Tombamento da Estação Ferroviária de Mairinque, vimos pelo presente solicitar informações a respeito dos bens tombados, a fim de propormos obras de reforma e manutenção da referida Estação, uma vez que foi disponibilizado recursos pelo Ministério do Turismo para essa finalidade.

Agradecendo antecipadamente, a gentileza da atenção dispensada ao nosso pedido e colocando-nos à disposição para eventuais esclarecimentos, subscrevemo-nos com os protestos de elevada estima e distinta consideração.

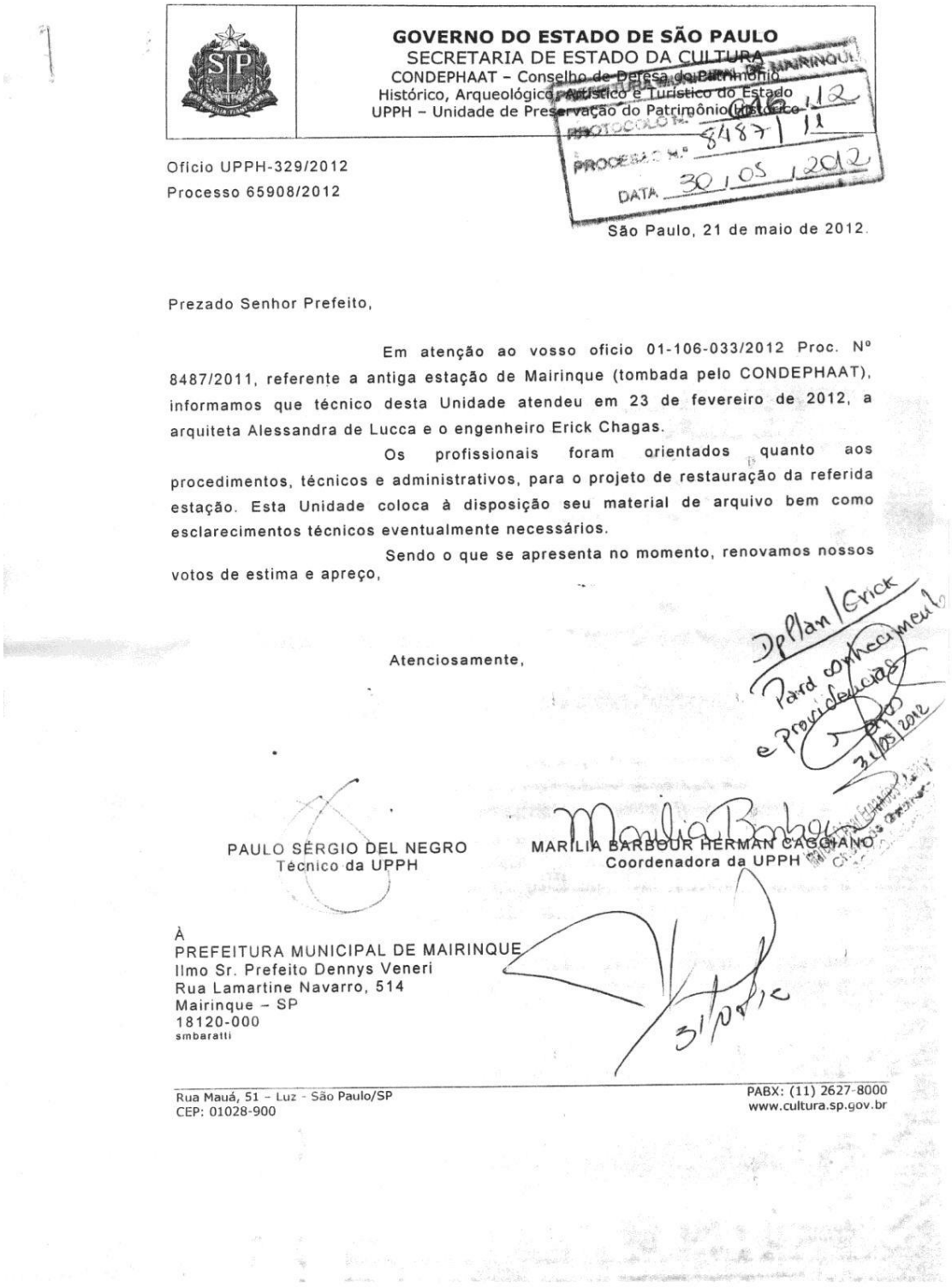
Atenciosamente,

DENNYS VENERI
Prefeito

Ao
Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico,
Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de
SÃO PAULO - SP

LL/eac

Documento 02: Solicitação da Prefeitura Municipal de Mairinque, encaminhado ao CONDEPHAAT, referente às obras de restauro na Estação (2012). **Fonte:** acervo de João Figueiredo



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico

PREFEITURA MUNICIPAL DE MAIRINQUE
PROTOCOLO Nº 8487/11
PROCESSO Nº
DATA 30/05/2012

Ofício UPPH-329/2012
Processo 65908/2012

São Paulo, 21 de maio de 2012.

Prezado Senhor Prefeito,

Em atenção ao vosso oficio 01-106-033/2012 Proc. Nº 8487/2011, referente a antiga estação de Mairinque (tombada pelo CONDEPHAAT), informamos que técnico desta Unidade atendeu em 23 de fevereiro de 2012, a arquiteta Alessandra de Lucca e o engenheiro Erick Chagas.

Os profissionais foram orientados quanto aos procedimentos, técnicos e administrativos, para o projeto de restauração da referida estação. Esta Unidade coloca à disposição seu material de arquivo bem como esclarecimentos técnicos eventualmente necessários.

Sendo o que se apresenta no momento, renovamos nossos votos de estima e apreço,

Atenciosamente,

DPPlan/Erick
Para conhecimento e providências
31/05/2012

PAULO SÉRGIO DEL NEGRO
Técnico da UPPH

MARÍLIA BARBOUR HERMAN CAGGIANO
Coordenadora da UPPH

À
PREFEITURA MUNICIPAL DE MAIRINQUE
Ilmo Sr. Prefeito Dennys Veneri
Rua Lamartine Navarro, 514
Mairinque – SP
18120-000
smbaratti

31/05/12

Rua Mauá, 51 – Luz – São Paulo/SP
CEP: 01028-900

PABX: (11) 2627-8000
www.cultura.sp.gov.br

Documento 03: Resposta satisfatória do CONDEPHAAT sobre as obras, direcionada a Prefeitura Municipal de Mairinque (2012). **Fonte:** acervo de João Figueiredo

7. 2 Anexo B - Cessão de direito de entrevista

CESSÃO DE DIREITOS SOBRE DEPOIMENTO ORAL – ENTREVISTA

Pelo presente documento, **JOÃO ROBERTO PINTO FIGUEIREDO** [CEDENTE] cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" e a pesquisadora **RAFAELA ROGATO RONDON SILVA** [ENTREVISTADORA] a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento cedido no dia 23 de agosto de 2017, em Mairinque - SP, perante a pesquisadora Rafaela Rogato Rondon Silva.

Ficam, portanto, a Universidade Estadual Paulista e a pesquisadora Rafaela Rogato Rondon Silva, 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.

(local e data) 23, ____ de Agosto de 2017

Nome: João Roberto Pinto Figueiredo
Documento (RG): RG 5108902-6 - SSP/SP

TABELIONATO DE NOTAS E PROTESTOS DE MAIRINQUE-SP

Assinatura (cedente)

Tabelionato de Notas e de Protesto de Letras e Títulos da Comarca de Mairinque - SP
Tel.: (011) 4718-2479 - Tabelião: Dr. Marco Antônio Ribeiro Tura
Reconheço por semelhança a(s) firma(s) sem valor econômico de JOAO
ROBERTO PINTO DE FIGUEIREDO e dou fé.
N.2509170 MAIRINQUE, 23 de Setembro de 2017
AA117505
Em testemunho da verdade.
ARIANA LARISSA SOARES DE OLIVE - ESCREVENTE
VÁLIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE
Firma R$ 0,70 Total R$ 5,78
Ariana Larissa Soares de Oliveira
Escrevente Substituta

Colégio Notarial do Brasil
123349 FIRMA 1
0551AA04117505