

RESSALVA

Atendendo solicitação do(a) autor(a), o texto completo será disponibilizado somente a partir de 02/04/2019.



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

Universidade 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)

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 Comunicação 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 nacional¹ e internacional², 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 nº 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 Mairinqueense 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 <i>Mairinque de 1890 a 1910</i>	34
1.2.2 <i>Mairinque de 1910 a 1930</i>	48
1.2.3 <i>Mairinque de 1930 em diante</i>	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 <i>Processo de tombamento da estação ferroviária de Mairinque pelo CONDEPHAAT</i>	94
2.3.1.1 <i>Anexos ao processo de tombamento da estação ferroviária de Mairinque pelo CONDEPHAAT</i>	98
2.3.1.2 <i>Processo de tombamento da estação ferroviária de Mayrink pelo IPHAN</i>	101
2.3.3 <i>Planos diretores de Mairinque</i>	111
2.3.4 <i>Propostas de restauração da estação ferroviária de Mairinque e das fachadas das residências</i>	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 <i>Levantamento de campo</i>	154
3.3.2 <i>Mapeamento</i>	167
3.3.3 <i>Entrevista</i>	171
3.3.4 <i>Fichas de Inventário</i>	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 <i>Fontes cartográficas</i>	223
5.2.2 <i>Fontes iconográficas</i>	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. Ruffinoni (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 (RUFFINONI, 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.” (RUFFINONI, 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, antropológica, 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 Dubugras⁵. 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 identificados em pesquisas anteriores⁶, 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 existência 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.” (LE MOS, 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.

Analizamos, 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.

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 conjunto⁷⁵, 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 a formação em quadriculas 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 Ibáñez (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, demonstrando 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 Catalunya (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 Síntesis, 2008.

AMPF. **E a nossa história?**. Associação Mairinqueense 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.

BRAGHIROLI, 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 Atílio 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*: TICCIIH. **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*: TICCIIH. **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.

IBÁÑEZ, 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.

LEMONS, 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: TICCIIH. **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, nº 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 Polytechnica**. 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, nº 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*: TICCIIH. **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, 2º 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 Guadamar**, Chapter, 2010, p. 251-273.

_____. Una propuesta de inventario de patrimonio industrial para Andalucía. *In*: TICCIIH. **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: Dialetto, 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. Disponível 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.

TICCIIH. **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 nº 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_d_e_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 nº 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_documento_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%201987.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. **Ofício 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/5fb5269ed17b47ab83256c fb00501469/2a013408015b6b3703256db90055a62c?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 nº 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.