

# Conjunto ferroviário da estação Guanabara (Campinas, SP): estudo sobre práticas de preservação e usos sociais do patrimônio ferroviário

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

PRISCILA KAMILYNN ARAUJO DOS SANTOS<sup>1</sup>  
EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Mestranda em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Bauru, na linha de pesquisa Teoria, História e Projeto.  
E-mail: priscilakamilynn@yahoo.com.br

<sup>2</sup>Professor de mestrado de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Bauru, e coordenador do projeto Memória Ferroviária. E-mail: eduardo.romero.de.oliveira@gmail.com

---

Esta proposta versa sobre os usos sociais do patrimônio ferroviário através de um exame detalhado dos imóveis edificados a partir de 1893 pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro na esplanada da estação Guanabara (estação, prédios de armazéns e de manutenção, vila ferroviária e área esportiva), a fim de refletir sobre as práticas de preservação e usos dos conjuntos históricos pelos agentes sociais. De maneira específica, identificamos o estado atual e os usos dos diferentes edifícios da esplanada (propriedade, uso, proteção legal, estado de conservação e intervenção); encontramos, parcialmente, políticas de preservação no âmbito municipal e estadual que atinjam esse conjunto, além de refletir sobre as recomendações patrimoniais e práticas contemporâneas em relação a conjuntos históricos, em particular sobre o patrimônio industrial e ferroviário no Brasil. Para tanto, a metodologia de trabalho escolhida inclui levantamentos bibliográficos e documentais nas entidades atualmente responsáveis pelos prédios, bem como aos órgãos de preservação, prefeitura e periódicos locais, além de aplicação da ficha de inventário do patrimônio edificado industrial, elaborada pelo projeto Memória Ferroviária.

Palavras-chave: patrimônio industrial, Conjunto ferroviário da estação Guanabara, gestão patrimonial, preservação, Campinas.

This proposal discusses the social uses of railway heritage through detailed examination of the buildings on Guanabara Station (station, warehouses, maintenance buildings, railway village, and sports area). It was built in 1893 by Mogiana Company. The goal is to consider conservation practices and uses of historic areas by social agents. Specifically, we identified the current status and uses of these buildings (ownership, use, legal protection, conservation status, and intervention). We also partially identified preservation policies at the municipal and state levels. In addition, we considered the heritage recommendations and contemporary practices in relation to historic areas, particularly the railway and industrial heritage in Brazil. Therefore, the methodology includes bibliographical and documental research with entities currently responsible for the buildings, as well as with conservation bodies, the City Hall, and local journals. In addition, we checked the conservation through an industrial building heritage inventory sheet prepared by the Railway Heritage Project.

Keywords: industrial heritage, Guanabara Station Complex, heritage management, preservation, Campinas.

---

## INTRODUÇÃO

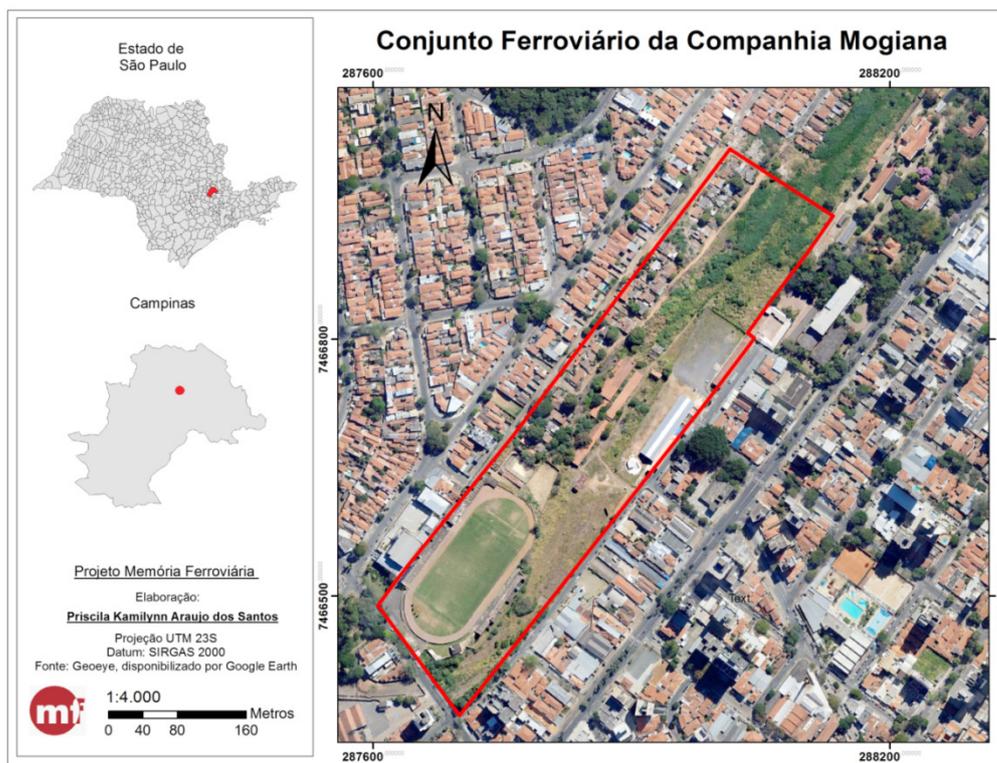
No Brasil, a ferrovia é uma evidente expressão da industrialização, principalmente no estado de São Paulo, onde diversas cidades foram criadas a partir dos trilhos e moldadas pelas companhias ferroviárias (RIGHETTI, 2010). As estações e os componentes ferroviários transformaram o território e foram considerados um dos principais vetores de urbanização nas áreas onde se inseriam. No entanto, à medida que o café perdia sua importância, as estradas de ferro caíram gradualmente no esquecimento (MATOS, 1990).

Beatriz Kühl (1998) ressalta que o declínio do sistema ferroviário potencializou o desaparecimento não apenas dos edifícios, mas também dos métodos de produção, dos vestígios e produtos fabricados, das moradias para operários, das condições de trabalho e das próprias relações sociais e espaciais em determinadas cidades. Dessa forma, os desafios profissionais enfrentados para analisar e preservar o passado industrial se tornam cada vez mais delicados por conta das transformações dinâmicas no espaço urbano em prol do progresso (KEMPTER, 2011).

O abandono progressivo das estruturas ferroviárias transformou esplanadas de empresas que estavam em áreas urbanas em terrenos baldios e espaços degradados, os quais foram reutilizados de diferentes modos, sejam eles regulares ou irregulares. Essa reapropriação do homem de espaços que carregam um alto valor simbólico e uma representatividade histórica e social nem sempre é levada em consideração.

Assim, se faz necessário discutir a dimensão simbólica dos bens ferroviários, sua preservação e reuso como uma linha de investigação desenvolvida por autores brasileiros e estrangeiros. Para Kühl (1998), a preservação do patrimônio industrial é muito delicada, pois envolve a falta de rentabilidade. Já Pozzer (2007) acredita que a reutilização dos espaços degradados seja um dos pontos fundamentais no que se refere à ressignificação dos bens ferroviários, enquanto Abad (2008) considera que a preservação desses bens se faz necessária, uma vez que eles são utilizados como mediadores entre o passado e o presente.

Diante dessa problemática, nossa proposta tem o intuito de refletir sobre a preservação e usos sociais do conjunto ferroviário da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (Figura 1), no bairro Guanabara em Campinas (SP) – estação, prédios de armazéns e de manutenção, vila ferroviária e área esportiva –, a fim de refletir sobre práticas de preservação e usos dos conjuntos históricos pelos agentes sociais. De maneira específica, identificamos o estado atual e usos dos diferentes edifícios da esplanada (propriedade, uso, proteção legal, estado de conservação e intervenção); encontramos, parcialmente, políticas de preservação no âmbito municipal que atingem esse conjunto (tombamento), além de discutirmos sobre as recomendações patrimoniais e práticas contemporâneas em relação a conjuntos históricos, em particular sobre o patrimônio industrial e ferroviário no Brasil.

**Figura 1.** Conjunto Ferroviário da Companhia Mogiana.

Fonte: elaborado pelos autores.

## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO

A ideia de patrimônio passou a ser ampliada por uma vertente relativamente nova e ainda pouco explorada, decorrente dos vestígios da cultura industrial. O interesse por esse tipo de patrimônio surgiu na Inglaterra, quando foi definida a expressão “arqueologia industrial” (RODRIGUES, 2010). O termo foi utilizado, nos anos 1950, em um artigo de Michael Rix em *The Amateur Historian*, onde se clamava pela preservação dos remanescentes da industrialização ameaçados de destruição (CANO SANCHIZ, 2007). A arqueologia industrial é um método interdisciplinar que tem como função estudar e preservar os vestígios materiais e imateriais do período da Revolução Industrial (KÜHL, 1998; THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE, 2003).

A partir de 1960, a sociedade passou a conceder valor à noção de monumento industrial – estruturas da Revolução Industrial que exemplificam processos

industriais e envolvem também meios de comunicação (RAISTRICK, 1973 apud KÜHL, 2010). Para tanto, em 1978 foi criado o Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage – TICCIH), órgão que se encarrega mundialmente da proteção, investigação e documentação do patrimônio industrial. Nesse sentido, em uma das conferências realizada pelo TICCIH na Rússia, em 2003, foi definido pelo comitê o conceito de “patrimônio industrial”, o que culminou na Carta de Nizhny Tagil. Conforme esse documento, o patrimônio em questão “compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico” (p. 3). Esses remanescentes compreendem não só edifícios e máquinas, mas também os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas à indústria, tais como as habitações (THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE, 2003).

Essa noção tem sido ampliada. Para Simal (2009, p. 54), “la arquitectura industrial histórica más sus instalaciones, archivos y paisaje en el que se ubica reciben la calificación de Patrimonio Industrial”. A riqueza do patrimônio está em sua diversidade formal, de uso e de escala. Esse tipo de bem engloba tanto o patrimônio material tangível (edificações, os maquinários, arquivos documentais, ferramentas e fábricas) quanto o patrimônio intangível (técnicas de produção, tradições, costumes, formas de vida, saber fazer e a memória do trabalho) (RAMOS; FERNÁNDEZ, 2004).

No entanto, as rápidas transformações socioeconômicas têm proporcionado o desaparecimento de diversos testemunhos, inclusive o próprio passado industrial. Para Kempter (2011), apesar das diversas iniciativas pela preservação do patrimônio industrial, permanecem questões sobre como articular dimensões teóricas com as práticas. Os desafios profissionais enfrentados para analisar e preservar o passado industrial do século XXI se tornam cada vez mais delicados por conta das transformações globais que o negligenciam.

Em suma, a preservação do patrimônio industrial tem a função de transmitir ao futuro os valores documentais do passado produtivo, pois devolve a importância simbólica aos locais industriais. Dessa forma, as propostas de reutilização devem estar amparadas na preservação do patrimônio, de modo a potencializar a redução de pressões sobre os espaços, outrora negligenciados (ABAD, 2008).

Nesse sentido, é salientado na Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial (THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE, 2003) que a reutilização deve contemplar formas apropriadas e econômicas de assegurar a sobrevivência de edifícios industriais, desde que sejam respeitados os materiais específicos e os esquemas originais de circulação e de produção, compatíveis com sua utilização anterior. É importante destacar que a preservação de espaços industriais deve ser planejada junto com a reutilização do espaço, uma vez que a reabilitação traçada singularmente gera rentabilidade contínua e econômica. Ademais, o fato de os bens estarem em locais históricos não assegura devida manutenção e gestão. Para tanto, a reutilização potencializa a manutenção, mas esta por sua vez deve ser realizada de forma cautelosa, por meio de estudos e com a elaboração de projetos.

Cabem algumas considerações sobre o patrimônio ferroviário, o qual segue os mesmos preceitos do patrimônio industrial, ambos negligenciados culturalmente pela sociedade até datas relativamente recentes. Os bens que integram esses patrimônios que apareciam em álbuns e cartões-postais conheceram o auge e a decadência dos sistemas que os tornaram possíveis. Para Tartarini (2001), os edifícios ferroviários em muitos casos podem satisfazer necessidades em matéria de educação, cultura, saúde e entretenimento. Para Areces (2007), a recuperação e a reutilização do patrimônio industrial leva consigo uma ruptura tendencial que aparece destinada a esses territórios. Enquanto Ferrari (2009) afirma que o objetivo da reutilização é levar adiante empreendimentos que possuam relação com a cultura, desenvolvimento social, econômico e ambiental.

Assim, conforme já mencionado anteriormente, as iniciativas de reutilização passaram a ser utilizadas de forma a requalificar e revalorizar os espaços abandonados. Isso se daria através da implementação de diferentes usos, sejam eles culturais, sociais ou econômicos, por meio da manutenção, preservação, resgate histórico, colaboração com empresas e elaboração de projetos aplicados à memória do local e aos testemunhos do passado industrial.

## REFLEXÕES SOBRE AS RECOMENDAÇÕES PATRIMONIAIS E USOS DOS CONJUNTOS DOS FERROVIÁRIOS

Em decorrência das catástrofes patrimoniais, oriundas especificamente dos bombardeios ocasionados pela Segunda Guerra Mundial (1939-1945), surgia a preocupação com os monumentos nacionais, perdidos na guerra. Diante disso, o século XX foi caracterizado com o surgimento da preservação patrimonial como pauta nas reflexões intelectuais. Dessas discussões surgiram instituições como a ONU (Organização das Nações Unidas), a UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura), o ICOM (Conselho Internacional de Museus), o ICCROM (Centro Internacional para o Estudo da Preservação e Restauração) e o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), as quais fomentaram discussões internacionais e nacionais, através de

eventos e encontros, e deram origem às denominadas “Cartas Patrimoniais”.

Os documentos mencionados são considerados instrumentos teóricos que auxiliam a atuação de profissionais e instituições na área conservação e preservação do patrimônio. Destarte, as cartas não possuem a função de legislar sobre os bens, mas conceder embasamento filosófico para que os órgãos e instituições adotem métodos e ações convergentes à preservação do patrimônio. Durante a análise das recomendações internacionais e nacionais foi possível notar a condição dos bens patrimoniais na sociedade contemporânea no centro das discussões. Ainda que alguns documentos sejam mais direcionados para segmentos específicos, o patrimônio é evocado de modo interdisciplinar sobre diferentes perspectivas e de acordo com as problemáticas evidenciadas em diversos países. Como exemplo podemos mencionar as técnicas de restauro abordadas nas Cartas de Atenas (ESCRITÓRIO INTERNACIONAL DOS MUSEUS SOCIEDADE DAS NAÇÕES, 1931; CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA, 1933) e Veneza (CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS, 1964), bem como a questão social da memória material enfatizada nas Cartas de Amsterdã (CONSELHO DA EUROPA, 1975), Nairóbi (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA, 1976), Normas de Quito (1967), Petrópolis (CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS, 1987a) e Washington (Idem, 1987b), ou até mesmo o sentido da preservação da cultura colocado em evidência na Conferência Geral sobre a Salvaguarda do Patrimônio Mundial, realizada pela UNESCO em 1972.

Nesse contexto, a análise dos documentos de maneira fundamentada potencializou a compreensão sobre os conjuntos históricos e urbanos, bem como a inserção deles no contexto patrimonial. Assim, antes denominados apenas como conjuntos de edificações arquitetônicas, e atualmente como a presença viva do passado que os concedeu forma, os conjuntos históricos urbanos “constituem através das idades os testemunhos mais tangíveis da riqueza e da diversidade das criações culturais, religiosas e sociais e da humanidade e que sua salvaguarda [...] são elementos fundamentais das áreas urbanas” (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA, 1976, p. 1).

A recomendação sobre a salvaguarda dos conjuntos históricos e da sua vida contemporânea (1976) foi o primeiro documento que definiu os conjuntos históricos e urbanos e propôs a adoção de medidas jurídicas, técnicas, econômicas e sociais para a sua salvaguarda como parte do planejamento urbano (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA, 1976). Posteriormente, em 1987, a Carta de Washington (CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS, 1987b) fez um alerta à deterioração e degradação dos conjuntos, ocasionada tipicamente pela era industrial e novamente foi ressaltada a importância do estabelecimento de políticas subsidiadas no planejamento físico-territorial. Ademais, outra justificativa para a preservação dos conjuntos foi salientada na Carta de Petrópolis (Idem, 1987a), por estar inseridos nas cidades (enquanto expressão cultural) e fazer parte do processo de produção social.

No entanto, no Brasil é possível identificar um largo distanciamento entre a teoria evidenciada pelas Cartas Patrimoniais e a prática. Para Telles (1984), em virtude da fragilidade dos poderes públicos locais, recomendações como a Carta de Nairóbi não encontram tamanha representatividade, pois parte significativa das rendas advém dos impostos territoriais e prediais. Assim, os interesses dos especuladores ou proprietários interferem drasticamente na preservação dos conjuntos históricos e urbanos.

Meneguello (2005) salienta que as aplicações de capitais privados em centros priorizam o retorno econômico, ou a valorização da imagem institucional. Isto é, diversos edifícios, outrora públicos, estão se transformando em áreas restritas, o que evidencia a problemática dos usos sociais correlatos. Alia-se a esse tema a preservação do patrimônio industrial, tendo em vista que fábricas, galpões e armazéns são considerados atualmente como verdadeiros “elefantes brancos”, nas palavras da autora. Portanto, a reutilização de espaços outrora abandonados pode ser uma das alternativas para conter a degradação dos conjuntos ferroviários, desde que essas intervenções sejam reversíveis e provoquem o mínimo de impacto possível (THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE, 2003). Acerca do assunto, Choay (2001) salienta que o processo de reutilização requer avaliações para que os bens não sejam expostos a desgaste e usurpações do uso.

Dentro das considerações mencionadas, é possível identificar que o patrimônio se estendeu ao território (conjuntos históricos e tecidos urbanos) e aos elementos que o compõem, ou seja, a paisagem (PÉREZ; ECHÁNIZ, 2000). Para tanto, adotar a paisagem como patrimônio pressupõe e admite as relações intrínsecas e inseparáveis entre as abordagens da história, da arte, da antropologia, da sociologia, da ecologia, da memória e da cultura, e sua correspondência no meio físico, seja na edificação ou no território urbano. Pressupõe, portanto, a ação integrada do planejamento e gestão territorial com as diferentes políticas (sociais, econômicas, ambientais e culturais), o que torna a gestão do patrimônio complexa (FIGUEIREDO, 2014).

## O COMPLEXO FERROVIÁRIO DA COMPANHIA MOGIANA EM CAMPINAS

De acordo com Adolpho Pinto (1903), na primeira década do século XX Campinas passou a abrigar um dos maiores pátios ferroviário da América, composto por três importantes ferrovias: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Sorocabana e a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, contando com diversas estações ferroviárias. Esta última empresa, mencionada anteriormente, foi fundada na cidade de Campinas em 1872 e tinha como objetivo algo que a diferenciava das demais existentes no período, e desde sua implantação já previa possíveis prolongamentos. Entre as estradas de ferro estaduais, a Mogiana foi a primeira a alcançar divisas com outros estados, especificamente Minas Gerais.

Em decorrência do aumento da demanda, tanto de mercadorias quanto de passageiros, a empresa necessitou ampliar as áreas destinadas à manutenção (carros, material rodante, locomotivas e vagões), bem como armazéns e depósitos. No entanto, seus prédios e oficinas estavam delimitados por ruas, localizados na Vila Industrial da cidade, junto com os da Companhia Paulista. Isto é, nenhuma das empresas conseguiria expandir seus prédios. Como solução, a Companhia Mogiana comprou terrenos na região que estava em formação e que anos depois seria denominada como Guanabara. Em 1893 foi inaugurado o armazém e, no ano seguinte, a estação. Nos anos 1920, a empresa férrea iniciou a construção

de novas edificações – casas operárias e armazéns (ANUNZIATA, 2013). A posição estratégica da esplanada, dentro da malha urbana, atraiu a implantação de indústrias no bairro Guanabara, motivadas pela facilidade de escoamento da produção.

A decadência do café e a concorrência com o transporte rodoviário contribuíram para o lento e irreversível processo de desativação dos ramais da empresa, e o constante movimento da estação e dos componentes do complexo ferroviário diminuí até os bens ferroviários serem desativados em 1974 (SCARABELLI, 2002). Com isso, os edifícios da esplanada (estação, prédios e armazéns) permaneceram abandonados durante anos sob a propriedade do Governo do Estado de São Paulo. Nesse ínterim, a área foi invadida por moradores de rua e passou a ser utilizada como ponto de prostituição e consumo de entorpecentes (CONDEPACC..., 1999).

Em 1996 foi aberto o processo de tombamento da estação Guanabara pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas (CONDEPACC), o que configurou uma das medidas mais importantes para assegurar sua preservação, pois o prédio, que na época era administrado pela Fepasa, estava semiabandonado. A solicitação da abertura do processo de tombamento foi realizada por um dos conselheiros do órgão de preservação (Danuzio Gil Bernadino da Silva) e tem por justificativa a importância histórica e arquitetônica da estação, fazendo menção aos áureos tempos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e ao estilo neorrenascentista simplificado do prédio.

Em 1999, quatro anos após a abertura do processo de tombamento pelo CONDEPACC, os demais imóveis existentes na esplanada (armazém, posto de truque, oficina mecânica, depósito e arquivo, departamento de linha, barracão de solda e vila ferroviária) passaram a ser estudados juntamente com a estação para a aplicação do instrumento jurídico de preservação. No parecer sobre o tombamento do complexo, elaborado pelo mesmo conselheiro que solicitou a aplicação do instrumento jurídico de preservação na estação, é possível identificar que os bens ferroviários são evocados como um dos mais significativos conjuntos, desde a estação propriamente dita até os barracões centrais e laterais de madeira, além da pequena vila integrada ao complexo ferroviário. De acordo com o parecer, esses componentes desempenham significativa importância para a cidade, seja pelos valores culturais, históricos ou arquitetônicos em questão.

Contudo, somente em 2004 o tombamento da “Área e Prédios do Complexo Ferroviário da Antiga Companhia Mogiana (processo 002/1996)” foi homologado e publicado no Diário Oficial de Campinas. Nesse caso, as principais justificativas apresentadas pelo parecerista do Conselho para aplicação do tombamento aludem à representatividade histórica, arquitetônica e cultural dos bens ferroviários existentes na esplanada.

## ESTADO DE CONSERVAÇÃO, USOS ATUAIS E AGENTES SOCIAIS QUE ADMINISTRAM O PATRIMÔNIO EM QUESTÃO

Com a finalidade de identificar o estado atual e usos dos diferentes edifícios da esplanada (propriedade, uso, proteção legal, estado de conservação e intervenções), foram aplicadas fichas de inventário em todos os bens pertencentes ao complexo ferroviário. Isso porque queríamos verificar alterações feitas para implementação de usos atuais e/ou projetos relativos, mas não para realizar um inventário quantitativo. Esse instrumento foi aplicado na estação Guanabara, armazém do café, posto de truque da Estrada de Ferro Sorocabana, oficina mecânica, depósito e arquivo, departamento de linha e barracão/solda, Esporte Clube Mogiana e casas pertencentes à antiga vila ferroviária, e possibilitou uma avaliação atual de estado, uso e proteção de cada um dos edifícios. A seguir pontuaremos de forma sucinta como cada uma das questões mencionadas é tratada nos imóveis estudados.

A estação Guanabara foi inaugurada em 1894 e perdeu sua funcionalidade em 1982, quando deixou de operar. O responsável pela gestão do imóvel é a Pró-Reitoria de Extensão e Assuntos Comunitários da Universidade Estadual de Campinas (PREAC/Unicamp). A ocupação da propriedade foi cedida em comodato à Unicamp em 1990 por trinta anos, período que terminará em 2020. Atualmente, a estação tem sido utilizada como Centro Cultural de Inclusão e Integração Social (CIS – Guanabara) e no local são oferecidas atividades culturais tanto à comunidade local quanto à acadêmica. A Unicamp financiou o restauro arquitetônico da estação, que permaneceu abandonada durante anos, mesmo com o tombamento, e o atual estado de conservação do imóvel é excelente.

O antigo armazém do café foi inaugurado em 1893 e fechado em 1982. A Unicamp também é

responsável pela gestão do local, portanto, trata-se de uma propriedade pública e a ocupação dela foi cedida em comodato à Universidade pelo mesmo período que a estação Guanabara. O espaço é utilizado para fins culturais e ali ocorrem atividades do CIS – Guanabara. Embora já fosse um bem tombado, assim como a estação Guanabara, o armazém permaneceu abandonado até 2007, quando a Universidade iniciou as obras de restauro. Em contrapartida, o atual estado de conservação é excelente, pois o local foi reabilitado para implementação do Centro Cultural.

O antigo Esporte Clube da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, atual Centro Educacional, Recreativo e Esportivo de Campinas (Carecamp), ou Centro Recreativo e Esportivo de Campinas Doutor Horácio Antônio da Costa, foi inaugurado em 14 de julho de 1940. O local pertence ao Governo do Estado de São Paulo e atualmente é administrado pela Diretoria Regional de Esportes e Lazer de Campinas. Esporadicamente, o campo de futebol é utilizado e algumas salas são ocupadas de forma administrativa pela entidade que gerencia o local. O estado de conservação da área é regular, o local é limpo e vigiado, mas alguns recintos necessitam de manutenção. Quanto à proteção legal existente, atualmente encontra-se em estudo pelo CONDEPACC o tombamento da Praça de Esportes Horácio A. da Costa.

O posto de truque foi inaugurado na década de 1910 e desativado em 1982. Apesar de ser considerado um bem tombado em esfera municipal pelo CONDEPACC (Processo 002/1996 e Resolução 045/2004), é visível que o espaço encontra-se degradado. O estado de conservação do edifício é ruim e atualmente tem sido utilizado como moradia irregular. A propriedade do edifício é pública e é de responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo.

Assim como o posto de truque, a oficina mecânica foi inaugurada a partir da década de 1910 e desativada em 1982. Atualmente, o local não possui nenhum uso e encontra-se em estado de conservação ruim. É interessante mencionar que a oficina também foi tombada pelo CONDEPACC no mesmo processo que os demais edifícios mencionados anteriormente, Processo 002/1996 e Resolução 045/2004. A propriedade do edifício é pública e é de responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo.

Como nos casos mencionados, o depósito e arquivo do complexo ferroviário foi inaugurado na

década de 1910 e desativado a partir de 1982. Por constituir um dos remanescentes da antiga companhia férrea, o depósito foi incluído no processo de tombamento pelo CONDEPACC (Processo 002/1996 e Resolução 045/2004). Entretanto, nenhuma medida preservacionista foi adotada pelo órgão para conter a degradação do bem patrimonial, e o imóvel encontra-se em completo abandono e sem uso. Como nos demais casos, a propriedade do edifício é pública e é de responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo.

O departamento de linha do complexo também teve suas atividades iniciadas a partir de 1910 e foi desativado em 1982. Tratando-se da legislação existente, o prédio é um dos exemplares que foi anexado ao Processo de tombamento 002/1996 com a Resolução 045/2004, pelo CONDEPACC, embora suas estruturas estejam em péssimas condições. Atualmente, o local está abandonado e não é utilizado. Com relação à propriedade, é considerada pública e é de responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo.

O barracão/solda foi inaugurado na década de 1910 e desativado com as demais estruturas da Esplanada. O local está em péssimo estado de conservação, praticamente em ruínas: parte do telhado já desabou e não é atualmente utilizado. No que tange à proteção legal existente, como nos casos mencionados anteriormente, o barracão/solda faz parte do Processo de Tombamento 002/1996 e Resolução 045/2004 pelo CONDEPACC. Vale ressaltar que o galpão é de responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo.

As casas da antiga vila ferroviária foram construídas na década de 1930 (ANUNZIATA, 2013). Entre os imóveis existentes nas duas ruas que compõem as residências operárias, dezoito foram tombados com a Resolução 045/2004 e anexados ao Processo 002/1996. Cada uma das moradias era designada aos funcionários do complexo, de acordo com a função que desenvolviam, tal como casa do motorista, feitor de turma, artífice carpinteiro, armazenista I e II, mestre de linha, artífice soldador I, II e III, artífice mecânico, compositor I e II, ferreiro I, artífice pedreiro, artífice linha-construtor, truqueiro, guarda e trabalhador. Contudo, existem poucas pessoas que residem na área e possuem vínculo direto ou indireto com a Esplanada Ferroviária da Mogiana, pois algumas casas foram invadidas. Quanto à propriedade dos imóveis existentes na antiga vila ferroviária,

sabe-se que uma empresa privada (Instituto Paulista de Ensino e Pesquisa – IPEP) adquiriu a área e obrigou os moradores a deixarem o local (ESTAÇÃO..., 2013). Entretanto, entramos em contato com a empresa e ela se negou a conceder qualquer tipo de informação a respeito da aquisição. Dessa forma, não se sabe ao certo a situação de ocupação dos imóveis, bem como se os moradores ocupam as casas de forma regular ou irregular. A respeito do uso, vale ressaltar que os imóveis são utilizados de forma residencial. No que tange ao estado de conservação das casas, duas estão em condições precárias, em três não foi possível identificar, pois estavam cercadas por um muro alto, seis estão regulares e sete estão aparentemente em bom estado de conservação. No entanto, a maior parte das casas não apresenta as características originais em madeira.

Embora se trate de um único conjunto ferroviário, cada um dos imóveis tem sido administrado por gestores diferentes, que possuem diferentes políticas para preservação e reutilização do patrimônio ferroviário em questão: Universidade (estação Guanabara e armazém do café), Governo do Estado de São Paulo (posto de truque, oficina mecânica, depósito e arquivo, departamento de linha e barracão/solda), Diretoria Regional de Esportes e Lazer de Campinas (Esporte Clube Mogiana) e IPEP (vila ferroviária).

De forma a aplicar teoria e prática, a aplicação do inventário constituiu um meio eficaz de proteção ferroviário, em longo prazo, uma vez que as informações obtidas e catalogadas poderão ser utilizadas como parâmetros para futuras intervenções nos bens. Nesse sentido, a reabilitação do patrimônio industrial não deve ser somente arquitetônica e urbanística, mas também deve ser utilizada na dinamização do espaço do ponto de vista paisagístico e socioeconômico, no qual o patrimônio industrial adquire função social de forma a conscientizar a população local da importância do legado industrial (PUCHE; PÉREZ, 1997), o que justifica a extrema importância da realização de inventários não só quantitativos, mas também qualitativos de recursos dos bens e estudos sobre possibilidades de reinserção no espaço onde se localizam.

## CONCLUSÃO

Analisar o conjunto ferroviário da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em

Campinas, sob o ponto de vista simbólico, estético e histórico, e de forma qualitativa no centro urbano, tem sido uma tarefa delicada, pois esses artefatos encontram-se ameaçados pelo desconhecimento de seus valores enquanto bens industriais. Além disso, os interesses econômicos e políticos momentâneos contribuem ainda mais para a descaracterização e fragmentação do complexo.

Para Soukef (2012), a análise do patrimônio industrial é complexa, pois envolve as relações espaciais com os antigos sistemas de produção e a adaptação a novos usos que respeitem a configuração mais próxima possível do original, bem como a reintegração dos bens patrimoniais ao tecido urbano contemporâneo. O que pode ser evidenciado no caso da estação Guanabara e do armazém, os quais outrora estavam descaracterizados, mas com o auxílio da Universidade foram reabilitados e restaurados, o que possibilitou a inclusão dos prédios no espaço urbano do qual haviam sido excluídos, em decorrência da imagem negativa que apresentavam. Além dos casos mencionados, o Esporte Clube e o antigo posto de truque também possuem usos sociais (seja de forma regular ou irregular); no primeiro caso são realizados jogos esporádicos no estádio, enquanto o segundo tem sido utilizado como moradia. No entanto, o caso da oficina mecânica, depósito e arquivo, departamento de linha e do barracão/solda é completamente distinto dos mencionados até então, pois esses elementos do complexo estão abandonados ao tempo e sendo descaracterizados a cada dia que passa.

Nessa vertente, percebe-se que a proteção atribuída pela esfera municipal com o tombamento é um reconhecimento da importância do conjunto ferroviário. Entretanto, ela não tem sido satisfatória para garantir a integridade e sobrevivência dos casos estudados, pois assim que a estação Guanabara foi desativada, em 1982, os componentes do complexo perderam a funcionalidade. Portanto, observamos ações isoladas da Universidade (estação e armazém) e da Prefeitura (no caso do Esporte Clube) em favor da preservação dos remanescentes industriais e ferroviários, o que infelizmente não ocorre com os demais elementos do complexo.

## REFERÊNCIAS

ABAD, P. C. J. **Turismo y patrimonio industrial**. Madri: Síntesis, 2008.

ANUNZIATA, A. F. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Campinas (1872-1971)**. 2013. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

ARECES, M. Á. **Arqueología Industrial: el pasado por venir**. Gijón: CICEES, 2007.

CAMPINAS. **Processo 002/96**. Tombamento da Estação Guanabara. Campinas. 1996. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/bens-tombados/verBem.php?id=65>>. Acesso em: 6 jun. 2015.

CANO SANCHIZ, J. M. Arqueólogos en la fábrica: breve recorrido por la historiografía de la Arqueología Industrial. **Spal Revista de Prehistoria y Arqueología**, Sevilla, v. 16, p. 53-67, 2007.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2001.

CONDEPACC tomba a Estação Mogiana: campo da extinta equipe de futebol e casas da vila ferroviária também passam a ser patrimônio artístico e cultural de Campinas. **Correio Popular**, Campinas, 12 nov. 1999.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA. **Carta de Atenas**. Atenas: CIAM, 1933.

CONSELHO DA EUROPA. **Declaração de Amsterdã**. Amsterdã, 1975.

CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS. **Carta de Petrópolis**: primeiro seminário brasileiro para preservação e revitalização de centros históricos. Petrópolis: ICOMOS, 1987a.

\_\_\_\_\_. **Carta internacional sobre a salvaguarda das cidades históricas e áreas urbanas históricas**. Washington: ICOMOS, 1987b.

\_\_\_\_\_. Carta sobre a conservação e o restauro de monumentos e sítios. Veneza: ICOMOS, 1964.

ESCRITÓRIO INTERNACIONAL DOS MUSEUS SOCIEDADE DAS NAÇÕES. **Carta de Atenas**. Atenas, 1931.

ESTAÇÃO Guanabara vira ponto do medo: local é ocupado por usuários de drogas, que realizam furtos na região, assustando moradores. **Correio Popular**, Campinas, 22 nov. 2013.

FIGUEIREDO, V. Patrimônio, cidade e política urbana: hiatos e equívocos na legislação urbanística de São Paulo. **Revista Vitruvius: arquitetura**, 2014. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.168/5219>. Acesso em: 15 nov. 2014.

FERRARI, M. Indicadores de desarrollo sostenible vinculados a la reutilización del patrimonio ferroviario en la línea Jujuy – La Quiaca. In: COLOQUIO LATINOAMERICANO E INTERNACIONAL SOBRE RESCATE Y PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL, 5., 2007, Buenos Aires. Actas... Buenos Aires: Cedodal, 2009.

KEMPTER, E. D. **O lugar do patrimônio industrial**. 2011. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.

KÜHL, B. M. **Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê, 1998.

\_\_\_\_\_. Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro. Cotia (SP): Ateliê/Fapesp, 2009.

\_\_\_\_\_. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. **Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**, Universidade São Judas Tadeu, n. 3, 1º sem. 2010.

MATOS, O. N. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4. ed. Campinas: Pontes, 1990.

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

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA. **Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural**. Paris: UNESCO, 1972.

\_\_\_\_\_. **Convenção sobre a salvaguarda dos conjuntos históricos e da sua função na vida contemporânea**. Nairóbi: UNESCO, 1976.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. Reunião sobre conservação e utilização de interesse Histórico e Artístico. Normas de Quito. Quito: OEA, 1967.

PÉREZ, L. C.; ECHÁNIZ, I. E. El paisaje: de la percepción a la gestión. Ediciones Liteam, 2000.

PINTO, A. A. **História da viação pública de São Paulo**. São Paulo: Vanordem, 1903.

POZZER, G. P. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002)**. 2007. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

PUCHE, A. M.; PÉREZ, D. El patrimonio industrial de la provincia de Alicante: rehabilitación y nuevos usos. In: CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE CONSERVACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS Y DEL PATRIMONIO EDIFICADO, 9., 1997, Valladolid. **Actas...** Valladolid: Consejo Académico Iberoamericano, 1997.

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

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

RODRIGUES, M. Patrimônio Industrial, entre o fetiche e a memória. **Revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**, Universidade São Judas Tadeu, n. 3, 1º sem. 2010.

SCARABELLI, P. C. **Guanabara e arredores: a formação de um bairro**. 2002. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2002. 197 p.

SIMAL, J. S. El patrimonio industrial y minero. In: CASTILLO, J.; CEJUDO, E.; ORTEGRA, A.

**Patrimonio histórico y desarrollo territorial.**

Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 2009. p. 52-71.

SOUKEF, A. J. Os remanescentes da SPR em Santos e Jundiaí: memória e descaso com um patrimônio ferroviário do país. In: COLÓQUIO LATINO-AMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 6., 2012, São Paulo. **Anais...** Brasília: IPHAN, 2012. v. 1.

TARTARINI, D. J. La arquitectura de los ferrocarriles en la Argentina. In: INSTITUTO ANDALUZ DEL PATRIMONIO HISTÓRICO. **Preservación de**

**la arquitectura industrial en Iberoamérica y España.** Sevilla: Comares, 2001. p. 65-78.

TELLES, A. C. S. Centros históricos: notas sobre a política brasileira de preservação. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 19, 1984.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial.** 2003. Disponível em: <<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em: 28 out. 2014.