

# RESSALVA

Atendendo solicitação do(a)  
Priscila Kamilynn Araújo dos Santos,  
o texto completo desta dissertação será  
disponibilizado somente a partir  
de 02/10/2019.



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

PRISCILA KAMILYNN ARAÚJO DOS SANTOS

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

BAURU

2017

PRISCILA KAMILYNN ARAÚJO DOS SANTOS

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

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

Orientador: Dr. Eduardo Romero de Oliveira

BAURU

2017

Santos, Priscila Kamilynn Araujo dos.

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

270 f.

Orientador: Dr. Eduardo Romero de Oliveira

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

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

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

**Defesa**

Aprovada em: 02 de Outubro de 2017.

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

**Banca Examinadora**

Coordenador.

Dr. Eduardo Romero de Oliveira.

Universidade Estadual Paulista (UNESP).

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

Dra. Rosío Fernández Baca Salcedo.

Universidade Estadual Paulista (UNESP).

Membro II. Externo.

Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi.

Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas).

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

Dra. Norma Regina Truppel Constantino

Universidade Estadual Paulista (UNESP).

Suplente II. Externo.

Dr. Marcos Tognon.

Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP).

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

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

Prof. Assist. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

Profa. Dra. ROSIO FERNANDEZ BACA SALCEDO

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. MARIA CRISTINA DA SILVA SCHICCHI

À Deus pelo seu imensurável amor e aos meus familiares.

## AGRADECIMENTOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

## RESUMO

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

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

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

## ABSTRACT

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

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

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

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

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

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

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

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

## SUMÁRIO

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

## INTRODUÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

**Fonte:** elaborada pela autora.

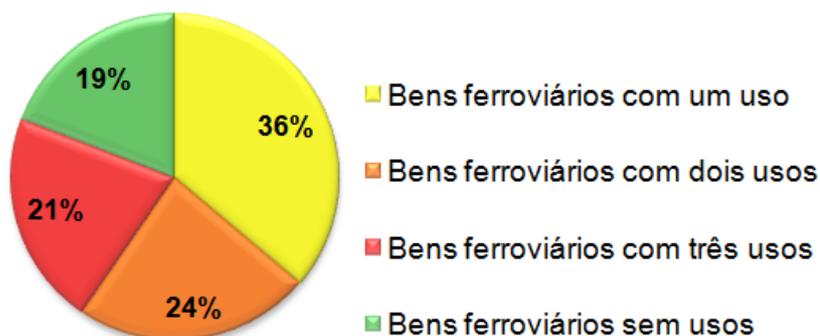
---

<sup>3</sup> Departamento de Ordem Política e Social (DOPS).

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

Figura 1: Gráfico.

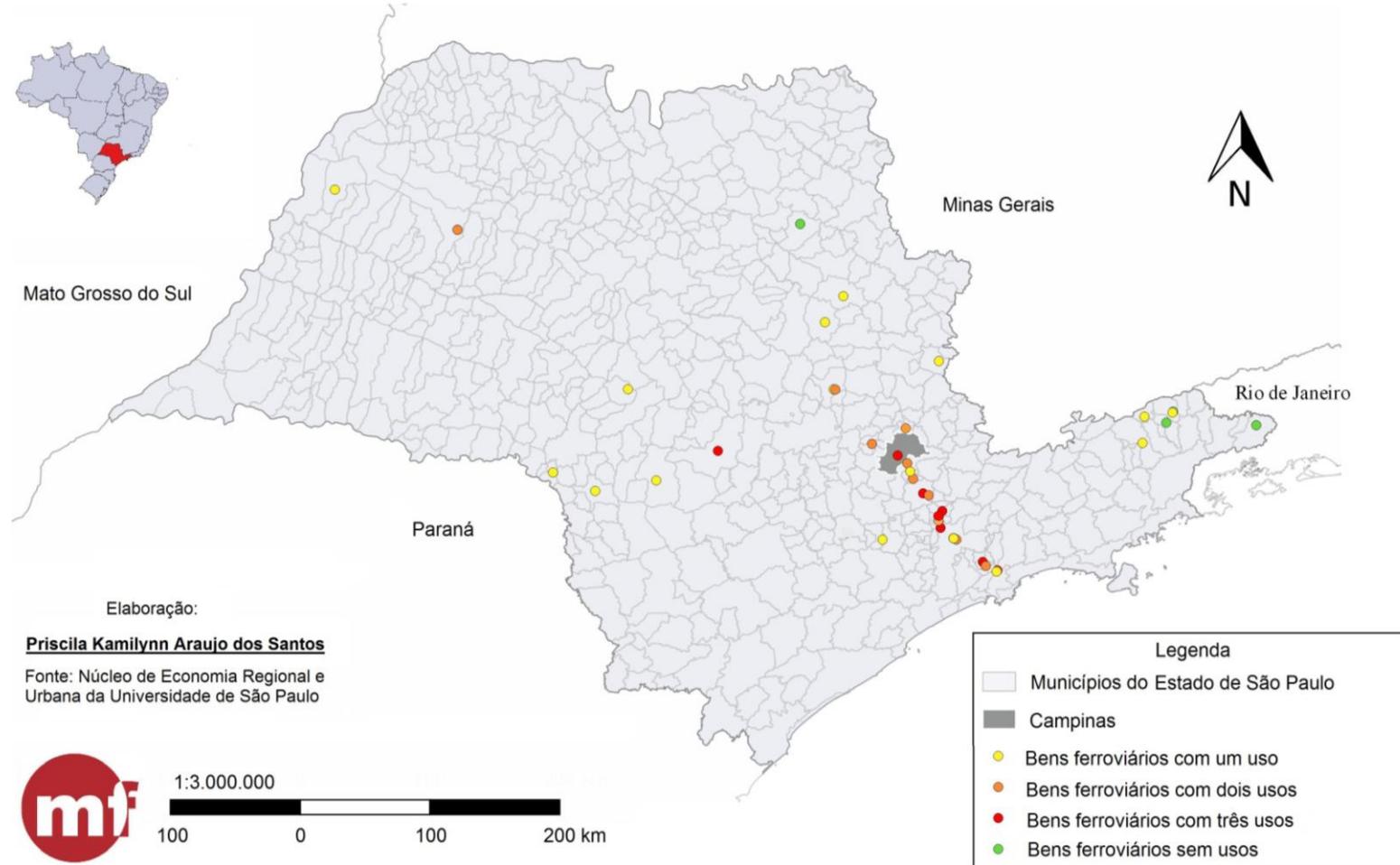
**Bens ferroviários tombados pelo CONDEPHAAT  
(usos)**



Fonte: elaborado pela autora.

Figura 2: Mapa.

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



Fonte: elaborado pela autora.

No que tange às categorias, a análise permitiu identificar que 30% dos bens eram utilizados de forma cultural<sup>4</sup>, 24% possuíam usos administrativos<sup>5</sup>, 16% eram compostos por estações de passageiros da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)<sup>6</sup>, 14% eram usados como moradia<sup>7</sup>, 12% não possuíam usos<sup>8</sup> e 4% foram categorizados com outros usos<sup>9</sup> (conforme o gráfico da figura 3). A respeito das condições estruturais dos bens ferroviários com usos,<sup>10</sup> 42% foram identificados em condições regulares<sup>11</sup>, 36% em bom<sup>12</sup> estado de conservação, 18%

---

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

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

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

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

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

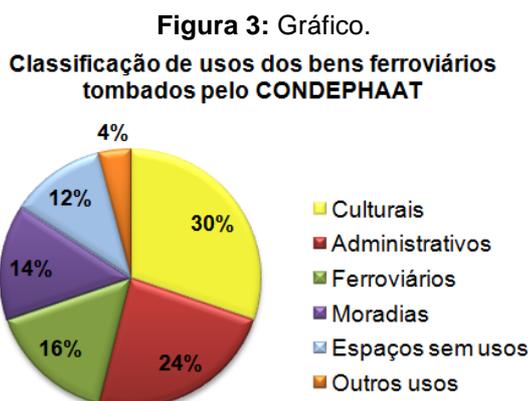
<sup>9</sup> Os outros usos foram caracterizados como: ambientais, comerciais e educacionais. Dentro desse grupo estavam: o Horto Edmundo Navarro de Andrade (uso ambiental), a estação de Campinas (foi constatada a existência de uma lanchonete e de uma barbearia no local, classificados como usos comerciais),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

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

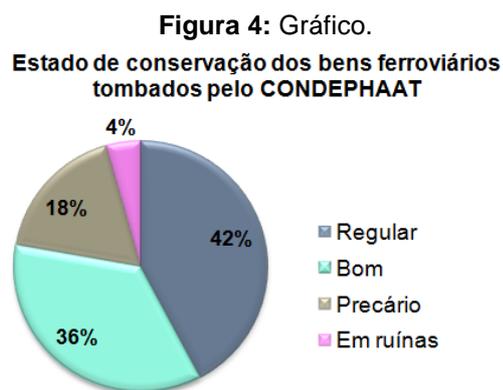
<sup>11</sup> Entre os bens em estado de conservação regular estavam as estações de Campinas, Mairinque, Espírito Santo do Pinhal, Bananal, Rio Claro e os conjuntos ferroviários de Franco da Rocha (estação e a vila ferroviária), Jaraguá (estação, armazém e cabine de controle), Rio Grande da Serra (estação,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

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

em condições precárias<sup>13</sup> e 4% em ruínas<sup>14</sup> (vide o gráfico da figura 4). A parcela de bens em estado de conservação regular e bom, que juntas constituíram 78% dos bens, estava diretamente vinculada aos usos contemporâneos, o que evidencia o fato de que a reutilização social influencia diretamente no estado de conservação dos prédios.<sup>15</sup> Em contrapartida, das estruturas identificadas em condições precárias e em ruínas, que juntas totalizaram 22% do percentual total, apenas um bem patrimonial possuía uso (estação ferroviária de Vinhedo).<sup>16</sup>



Fonte: elaborado pela autora.



Fonte: elaborado pela autora.

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

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

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

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

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

No entanto, essas informações referem-se exclusivamente a um grupo seleto de bens que foram tombados pelo CONDEPHAAT e não representam a totalidade de estruturas ferroviárias existentes no Estado de São Paulo. Em pesquisas anteriores, constatou-se que 337 estações ferroviárias foram reutilizadas com diferentes usos sociais, sendo eles: culturais, ferroviários, educacionais, administrativos, particulares, públicos, privados ou como moradia. As estações incluídas no levantamento contemplaram os prédios das três principais empresas ferroviárias estaduais (a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, a Estrada de Ferro Sorocabana e a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro). Em função do interesse pelo assunto, destaca-se que 43 estações incluídas nesse grupo foram reutilizadas de forma cultural<sup>17</sup> (conforme a figura 5)<sup>18</sup>.

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

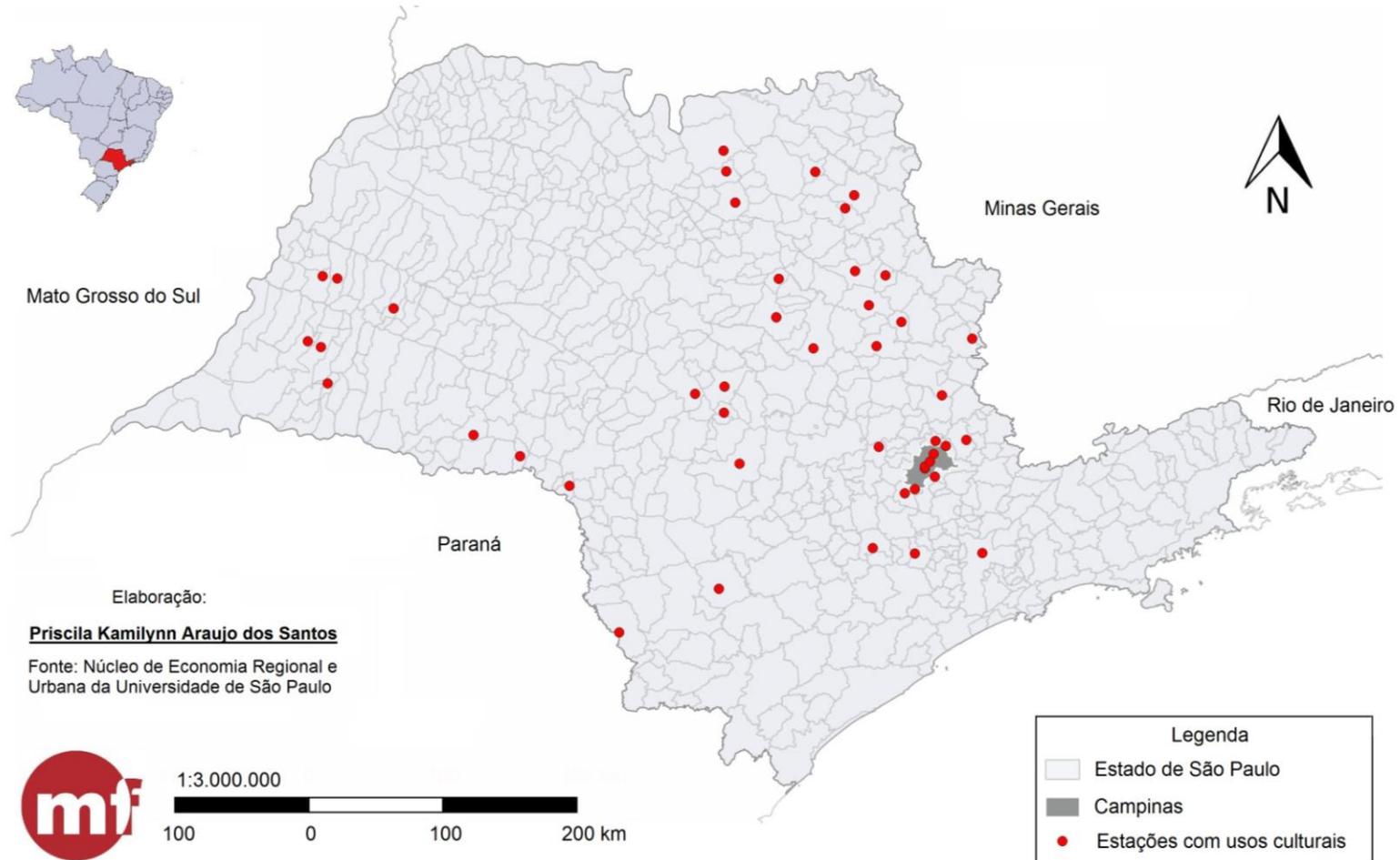
---

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

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

Figura 5: Mapa.

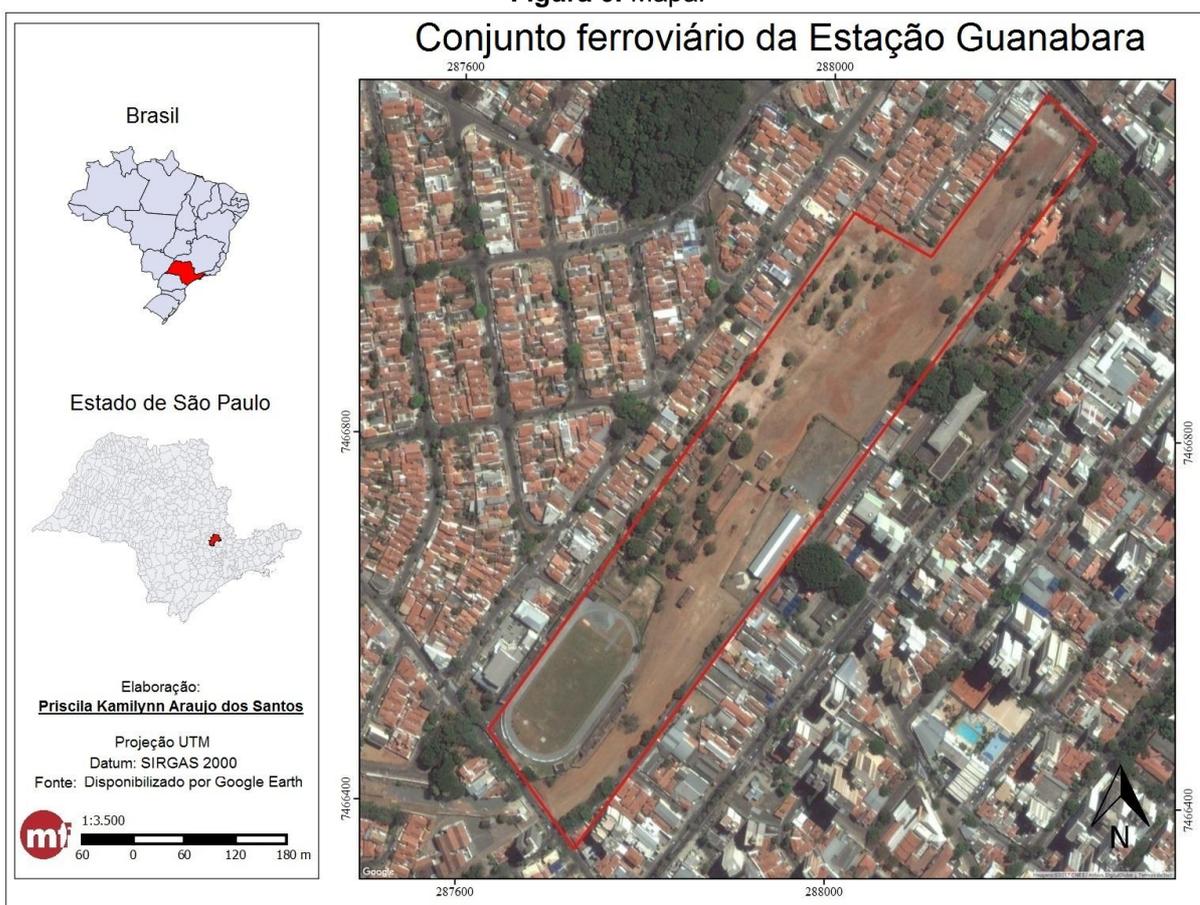
### Estações ferroviárias reutilizadas de forma cultural no Estado de São Paulo



Fonte: elaborado pela autora.

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

Figura 6: Mapa.



Fonte: elabora pela autora.

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

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

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

---

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

## 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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



Fonte: Google Earth, 2017.

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

## 5. REFERÊNCIAS

### 5.1. Bibliográficas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONSEJO DE PATRIMONIO DEL ESTADO. **Plan Nacional de Patrimonio Industrial**. Actualización marzo de 2011. Disponible en: [http://ipce.mcu.es/pdfs/PN\\_PATRIMONIO\\_INDUSTRIAL.pdf](http://ipce.mcu.es/pdfs/PN_PATRIMONIO_INDUSTRIAL.pdf). Acceso: 15 de dez. 2016.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IAPH. Instituto Andaluz del Patrimonio Historico. **Guía Paisaje Urbano de Sevilla.** Sevilla, 2015. Disponible: <  
[http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/gestion-informacion/GPHUS\\_guia\\_paisaje\\_urbano\\_sevilla\\_volumen\\_1.pdf](http://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/gestion-informacion/GPHUS_guia_paisaje_urbano_sevilla_volumen_1.pdf)>. Acceso en 10 de nov. 2016.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[http://www.mapama.gob.es/ministerio/pags/Biblioteca/Revistas/pdf\\_AM/AM\\_2007\\_6\\_5\\_32\\_38.pdf](http://www.mapama.gob.es/ministerio/pags/Biblioteca/Revistas/pdf_AM/AM_2007_6_5_32_38.pdf). Acesso: 12 jan. 2017.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\_\_\_\_\_. Patrimônio Industrial, entre o fetiche e a memória. **Revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**. Universidade São Judas Tadeu. nº3. 2010. Disponível em: [http://www.usjt.br/arq.urb/numero\\_03/4arqurb3-marly.pdf](http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/4arqurb3-marly.pdf). Acesso em: 10 de abr. 2016.

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

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

\_\_\_\_\_. Valorização da paisagem industrial napolitana: o Parque Urbano de Bagnoli. **Revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**. nº3, 2010. Disponível em: [http://www.usjt.br/arq.urb/numero\\_03/6arqurb3-manoela.pdf](http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/6arqurb3-manoela.pdf). Acesso em: 03 de mai. 2017.

\_\_\_\_\_. **Gustavo Giovannoni e o Restauro Urbano**, 2012. Disponível em: <[http://www.academia.edu/13215579/Gustavo\\_Giovannoni\\_e\\_o\\_Restauro\\_Urbano](http://www.academia.edu/13215579/Gustavo_Giovannoni_e_o_Restauro_Urbano)>. Acesso em: 10 out. 2015.

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

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

SANTOS, Ana Renata Silva. Renovação urbana ou restauro urbano? O pátio ferroviário das cinco pontas em Recife. **Anais do VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. São Paulo, 2012. Disponível em: [http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI\\_coloquio\\_t1\\_renovacao\\_urbana.pdf](http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t1_renovacao_urbana.pdf). Acesso em: 10 de jun. 2017.

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

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

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

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

SCHICCHI, Maria Cristina da Silva. Patrimônio Arquitetônico das Cidades Paulistas: a preservação como questão de urbanismo. **Arquiteturarevista** (UNISINOS), v. 4, p. 87-109, 2008.

SILVA, Eugênio. O Planejamento Estratégico sem plano: uma análise do empreendedorismo urbano no Brasil. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**. Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território. nº 2 dezembro. p. 279 – 306, 2012.

SIMÃO, Maria Cristina. **Preservação do patrimônio cultural em cidades**. Belo Horizonte: Autêntica, 2001.

SMITH, Neil. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. **GE- OUSP – Espaço e Tempo**. São Paulo, nº21, p. 15-31, 2007.

SOBRINO SIMAL, Julián Sobrino. **Arquitectura Industrial en España, 1830-1990**. Madrid: Ediciones Cátedra, 1996, p. 42.

\_\_\_\_\_. Nuevas estrategias de gestión patrimonial. El Programa de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico Industrial de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. **Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**, Madri, v.8, p. 166-184, 2005.

\_\_\_\_\_. El Patrimonio Industrial y Minero. CASTILLO, José; CEJUDO, Eugenio y ORTEGRA, Antonio. **Patrimonio histórico y desarrollo territorial**. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, p. 59- 71, 2009.

\_\_\_\_\_. El Patrimonio Industrial de Andalucía: memoria obrera y arqueología social (a propósito de una Jornadas). **NOTAS Historia, Trabajo y Sociedad**, nº 2, p. 243-257, 2011.

\_\_\_\_\_. **Guía del paisaje histórico urbano de Sevilla – documentos de trabajo**. Estudio temático 05. Los paisajes históricos de la producción en Sevilla. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de educación, cultura y deporte, 2012.

\_\_\_\_\_. Buenas prácticas en patrimonio industrial. El caso de Andalucía. **Buenas prácticas en protección del patrimonio cultural y natural: buena praxis en patrimonio industrial. II Encontro de asociaciones de protección del patrimonio local.** S.O.S Patrimonio Cuaderno nº 1. ENAPPAL, 2014.

SALCEDO, Rosío Fernández Baca. **A reabilitação da residência nos centros históricos da América Latina:** Cusco (Peru) e Ouro Preto (Brasil). São Paulo: Editora UNESP, 2007.

\_\_\_\_\_. Teoria e métodos na restauração arquitetônica. MAGAGNIN, Renata Cardoso; SALCEDO, Rosío Fernández Baca Salcedo; CONSTANTINO, Norma Regina Truppel (Org.) **Arquitetura, urbanismo e paisagismo:** contexto contemporâneo e desafios, 2 vol. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013. cap. 2, p. 25-43.

SOMEKH, Nadia; CAMPOS NETO, Candido Malta. Desenvolvimento local e projetos urbanos. **Arquitextos.** São Paulo, ano 05, n. 059.01, 2005. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/470>. Acesso em: 8 jun. 2017.

SOUKEF, Antonio Junior. **Preservação dos edifícios da São Paulo Railway.** Editora: Annablume, 2013.

SPIEGEL, Diana Tamola; ZANI, Adriana.; SACERDOTE, Carolina. A. Cómo escribir la metodología de la tesis. In. **Escribir una tesis: manual de estrategias de producción.** SEVERINO, Liliana Cubo; PUIATTI, Hilda.; LACON, Nelsi. Córdoba: Comunic – Arte, 2012.

STARLING, Mônica Barros. Patrimônio, participação local e democracia: o papel dos conselhos municipais de patrimônio cultural de Minas Gerais. **Políticas Culturais em Revista**, p. 140-156, 2009.

STRATTON, Michael. **Industrial Buildings: conservation and regeration.** Editora Taylor & Francis, 2000.

TALAMINI, Josiane. **Reabilitação de conjuntos históricos rurais através do turismo: o roteiro Caminhos de Pedra em Bento Gonçalves/RS.** Dissertação (mestrado) em Arquitetura. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.

TARTARINI, Jorge. La arquitectura de los ferrocarriles en la Argentina. In: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. **Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España.** Sevilla: Editorial Comares, 2001.

TELLES, Augusto Carlos da Silva. Centros históricos: notas sobre a política brasileira de preservação. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 19, 1984.

THIESEN, Beatriz Valladão. Arqueologia industrial ou arqueologia da industrialização? Mais que uma questão de abrangência. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, v. 4, p. 1-4, 2006.

TICCIH - Comité Internacional para la conservación y defensa del Patrimonio Industrial. **El plan nacional de patrimonio industrial en España reconoce la urgencia de actuar ante la vulnerabilidad de históricos bienes industriales**. 2011. Disponible en: <[http://ticcih.es/el-plan-nacional-de-patrimonio-industrial-en-espana-reconoce-la-urgencia-de-actuar-ante-la-vulnerabilidad-de-historicos-bienes-industriales/?doing\\_wp\\_cron=1485094200.3144640922546386718750](http://ticcih.es/el-plan-nacional-de-patrimonio-industrial-en-espana-reconoce-la-urgencia-de-actuar-ante-la-vulnerabilidad-de-historicos-bienes-industriales/?doing_wp_cron=1485094200.3144640922546386718750)>. Acceso en 24 nov. 2016.

TICCIH España. **100 Elementos del Patrimonio Industrial en España**. Disponible en: <http://www.100patrimonioidustrial.com/Fichas.aspx>. Acceso em: 22 de jan. 2017.

UNICAMP. **Projeto de Implantação do Centro Cultural de Inclusão e Integração Social da UNICAMP**. PREAC, Campinas, 2006.

\_\_\_\_\_. **Projeto de Restauro do Armazém do Café. Estação Guanabara. Centro Cultural de Integração e Inclusão Social**. PREAC, Campinas, 2004.

VALVA, Milena d' Ayala. **Documentos e Registros: Os Inventários Urbanos como Instrumentos de Preservação**. Belo Horizonte, EAUFMG, 1998.

VILLAÇA, Flávio. **Perspectivas do planejamento urbano no Brasil de hoje**. Campo Grande, junho de 2000.

VIÑUALES, Graciela María. Qué hacer con nuestro Patrimonio Industrial: experiencias, reflexiones y propuestas. **VI Colóquio Latino Americano sobre recuperação e preservação do Patrimônio Industrial**. Brasília: IPHAN, 2012.

YIN, Robert. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

ZAGATO, José Antônio Chinelato; LUCENA, Caio Cardoso. **Infopatrimônio. Preservação do patrimônio histórico brasileiro (beta)**, 2017. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/#!/map=1460>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

ZUCCONI, Guido. Gustavo Giovannoni: **A Theory and a Practice of Urban Conservation**, 2015. Disponível em: <[http://www.researchgate.net/publication/265759509\\_Gustavo\\_Giovannoni\\_A\\_Theory\\_and\\_a\\_Practice\\_of\\_Urban\\_Conservation](http://www.researchgate.net/publication/265759509_Gustavo_Giovannoni_A_Theory_and_a_Practice_of_Urban_Conservation)>. Acesso em 14 out. 2015.

## 5.2. Fontes Documentais

### 5.2.1. Legislação

BRASIL. Constituição. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasil 05 de out. 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm)>. Acesso em 04 mai. 2016.

BRASIL. **Decreto-lei nº25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a Proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Decreto-lei nº25 de 30 de novembro de 1937. Rio de Janeiro, RJ, Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del0025.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm)>. Acesso em 04 de mai. de 2016.

BRASIL. **Lei nº 10.257 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade)**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, 2001. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm). Acesso em 10 de jun. de 2016.

BRASIL. **Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979**. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6766.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6766.htm). Acesso em 10 jul. 2017.

CAMPINAS, 2004. Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC. **Resolução nº 45 de 13 de Maio de 2004**. Dispõe sobre o Tombamento da Área e Prédios do Complexo Ferroviário da Antiga Companhia Mogiana, situado a Rua Mário Siqueira, no bairro Guanabara. Disponível em: <<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/85927>> Acesso em 20 de abr. 2016.

CAMPINAS. Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC. **Resolução nº 45 de 13 de Maio de 2004**. Dispõe sobre o Tombamento da Área e Prédios do Complexo Ferroviário da Antiga Companhia Mogiana, situado a Rua Mário Siqueira, no bairro Guanabara. Disponível em: <<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/85927>> Acesso em 20 de abr. 2016.

CAMPINAS. **Decreto nº 9.546 de 30 de Junho de 1988**. Aprova o Regimento interno do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC. Disponível em: <<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaroriginal/id/129707>> Acesso em 20 abr. 2016.

CAMPINAS. **Decreto nº 9.585 de 30 de Junho de 1988**. Dispõe sobre a tramitação de processos de tombamento e de protocolados relativos a pedidos de abertura de processos de tombamento e aprovação de projetos de intervenção em bens tombados, ou em áreas envoltórias. Disponível em: <

<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/91438>>.  
Acesso: 20 de abr. de 2016.

CAMPINAS. **Lei Complementar nº 09 de 23 de dezembro de 2003**. Dispõe sobre o Código de Projetos e Execuções de Obras e Edificações do Município de Campinas. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizar/id/90884>. Acesso em 15 de jun. de 2016.

CAMPINAS. **Lei Complementar nº 15 de 27 de dezembro de 2006**. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Campinas. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizar/id/90891>. Acesso em 15 de jun. de 2016.

CAMPINAS. **Lei Complementar nº 28 de 03 de setembro de 2009**. Dispõe sobre incentivos para a recuperação e conservação de imóveis de valor cultural, histórico e arquitetônico do Município de Campinas e Disciplina o artigo 72 da Lei Complementar nº 15, de 27 de dezembro de 2006, que dispõe sobre o Plano Diretor Município de Campinas. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/92413>. Acesso em 15 de jun. de 2016.

CAMPINAS. **Lei de Uso e Ocupação do Solo LUOS**, sob a supervisão da SPLAN, 2011. Prefeitura Municipal de Campinas. Disponível em: [http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/seplama/lei\\_6031.pdf](http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/seplama/lei_6031.pdf). Acesso em: abr. 2016.

CAMPINAS. **Lei nº 7.859 de 04 de Maio de 1994**. Dispõe sobre o fundo municipal para preservação do patrimônio artístico, arquitetônico, histórico, paisagístico e cultural de Campinas e dá outras providências. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaroriginal/id/91791>. Acesso: 20 de abr. de 2016.

CAMPINAS. **Lei nº 5.885 de 17 de Dezembro de 1987**. Dispõe sobre a proteção e preservação do patrimônio histórico, artístico, estético, arquitetônico, arqueológico, documental e ambiental do Município de Campinas. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/127423>. Acesso em 15 de abr. 2016.

CAMPINAS. **Lei Orgânica do Município de Campinas**. Atualizada até emenda nº 51 de 21 ago. 2015 Disponível em: <http://www.campinas.sp.leg.br/atividade-legislativa/lei-organica>. Acesso em 15 de jun. de 2016.

CAMPINAS. **Plano Diretor Municipal de Campinas de 1996**. Campinas: SEPLAMA, 1996. Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/plano-diretor-2006/>. Acesso em 15 de jun. de 2016.

CAMPINAS. **Plano Diretor Municipal de Campinas de 2006**. Campinas: SEPLAMA, 2006. Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/plano-diretor-2006/>. Acesso em 15 de jun. de 2016.

CAMPINAS. **Proposta para Revisão participativa da Lei de Uso e Ocupação do Solo**, LUOS, sob a supervisão da SPLAN. Prefeitura Municipal de Campinas, 2015. Disponível em: [http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/LUOS/5b\\_cartilha\\_LUOS.pdf](http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/LUOS/5b_cartilha_LUOS.pdf). Acesso em fev. 2017.

CAMPINAS. **Retificação da Resolução nº 45 de 13 de Maio de 2004**. Dispõe sobre o Tombamento da Área e Prédios do Complexo Ferroviário da Antiga Companhia Mogiana, situado a Rua Mário Siqueira, no bairro Guanabara. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/85927#retificacao>. Acesso em 20 de abr. de 2016.

SÃO PAULO, Governo do Estado de São Paulo. Secretaria de Estado da Cultural. CONDEPHAAT. **Lista de Bens Tombados (em ordem cronológica dos tombamentos)**. Atualizada até dezembro/2015.

SÃO PAULO. **Decreto nº 48.600, de 12 de abril de 2004**. Dispõe sobre a transferência do Centro Educativo, Recreativo e Esportivo do Trabalhador de Campinas – CERECAMP, do Centro Regional de Campinas, da Coordenadoria de Operações, da Secretaria do Emprego e Relações do Trabalho. Diário Oficial do Estado de 13 de abr. 2004.

SÃO PAULO. **Lei Municipal nº 13.430 de 2002 – Plano Diretor Estratégico (São Paulo)**. Disponível em: [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/infraestrutura/sp\\_obras/arquivos/plano\\_diretor\\_estrategico.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/infraestrutura/sp_obras/arquivos/plano_diretor_estrategico.pdf). Acesso em outubro de 2017.

SÃO PAULO. **RESOLUÇÃO CFMH nº23, de 12 de junho de 2002**. Aprova o PROGRAMA DE LOCAÇÃO SOCIAL no Município de São Paulo. Disponível em: [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/RESOLUCAOCFMH23\\_1252610964.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/RESOLUCAOCFMH23_1252610964.pdf). Acesso em outubro de 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Acervo da Estrada de Ferro Perus – Pirapora. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 110 (239), 14 dez. de 2000. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2056%20de%2013.12.00%20-%20DOE%2014.12.00%20pg.%2031.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Acervo da Rotunda de Cruzeiro. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 03 set. 1988. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2013/12/rotunda-res.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Antigo sistema funicular de Paranapiacaba. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 22 de dez. 2015. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2016/03/cubatao-stoandre.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Complexo da Estação Ferroviária de Botucatu. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 11 nov. 2012. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2091%20de%2011.10.12%20-%20DOE%2017.10.12%20pgs.%2040%20e%2041.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Complexo da Estação Ferroviária de Cruzeiro. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 22 de dez. 2015. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2016/03/Complexo-da-Esta%C3%A7%C3%A3o-Ferrov%C3%A1ria-de-Cruzeiro.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 22 de jun. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2053%20de%2013.06.11%20-%20DOE%2022.06.11%20pg.%2032.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Complexo Ferroviário de Paranapiacaba. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 03 de out. 1987. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Resolu%C3%A7%C3%A3o%2037%20de%2030.09.1987%20DOE%2003.10.1987%20pg.%2018.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação de Louveira. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 14 de ago. 2012. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2013/12/Complexo-Ferrov%C3%A1rio-de-Louveira.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação de Jaraguá. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 31 de ago. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2075%20de%2019.08.11,%20DOE%2031.08.11%20-%20pg.%2050.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação de Sumaré. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 22 de mar. 2014. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/DOE%2020.02.13%20pg%2087.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Chavantes. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 17 de mar. 2016. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2016/03/ferroviaria-chavantes.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Franco da Rocha. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 31 de ago. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Pr>

ocesso/Res.%2074%20de%2019.08.11%20-%20DOE%2031.08.11,%20pgs.%2049%20e%2050.pdf. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Piraju. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 14 de abr. 2013. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2017/03/Ferrovi%C3%A1ria-de-Piraju-res.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Piratininga. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 11 de jun. 2013. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2017/03/Ferrovi%C3%A1ria-de-Piratininga-res.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Vinhedo. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 14 de ago. 2012. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Resolu%C3%A7%C3%A3o%2040%20de%2016.07.12%20-%20DOE%2014.08.12,%20pgs.%2032%20e%2033.pdf>. Acesso: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto da Estação Rio Grande da Serra Piraju. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 31 de ago. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2076%20de%2019.08.11%20-%20DOE%2031.08.11,%20pgs%2050%20e%2051.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto de Caieiras. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 08 de nov. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2087%20de%2018.10.11%20-%20DOE%2008.11.11%20pgs.%2045%20e%2046.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto de Várzea Paulista. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 08 de nov. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/portal/site/SEC/menuitem.bb3205c597b9e36c3664eb10e2308ca0/?vgnnextoid=91b6ffbae7ac1210VgnVCM1000002e03c80aRCRD&Id=de7e3658a41eb310VgnVCM1000008936c80a>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto Ferroviário da Estação Central de Araçatuba. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 14 ago. 2012. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2043%20de%2016.07.12%20-%20DOE%2014.08.12%20pgs.%2034%20e%2035.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto Ferroviário de Andradina. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 14 ago. 2012. Disponível em: <http://www.infopatrimonio.org/wp-content/uploads/2013/12/Poder-Executivo-Se%C3%A7%C3%A3o-I-14.08.2012-p.34.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto Ferroviário de Perus. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 08 de nov. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2088%20de%2018.10.11,%20DOE%2008.11.11%20-%20pg.%2046.pdf>. Disponível em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto Ferroviário de Ribeirão Pires. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**. São Paulo, 08 de nov. 2011. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Resolu%C3%A7%C3%A3o%2089%20de%2018.10.2011%20DOE%2008.11.2011%20pg.%2047.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Tombamento do Conjunto Ferroviário de Valinhos. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE), Resolução de 23 de out. 2013**. Disponível: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/Res.%2098%20de%2023.10.13%20-%20DOE%2007.11.13%20pgs.%2072%20e%2073.pdf>. 16 de mai. 2017.

SÃO PAULO. Anexos da Resolução 04 de 06 de fev. de 2013. Tombamento do Conjunto da Estação de Sumaré. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOE)**, 20 de fev. 2014. Disponível: <http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/CONDEPHAAT/Bens%20Tombados/Processo/anexos%20Resolu%C3%A7%C3%A3o%20SC%2004,%20de%2006.02.13%20-%20DOE%2022.03.14%20pg%2058.pdf>. Acesso em: 16 de mai. 2017.

## 5.2.2. Periódicos

ACORDO firmado possibilita reformas. **Correio Popular**, Campinas, 21 abr. 2002 (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

ÁREA da Mogiana terá pólo de ensino: Instituto Paulista de Ensino e Pesquisa compra terreno degradado da Estação Guanabara para construir complexo educacional. **Correio Popular**. Campinas, 25 nov. 2006. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

ASCENSÃO e queda do Mogiana: colecionador de histórias do time campineiro vai reunir essas memórias em livro. **Correio Popular**, Campinas, 22 jul. 2007 (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

CAMPINAS estréia, agora com casa própria: equipe do ex-jogador careca usará o antigo estágio do Mogiana a partir deste domingo, ao longo da temporada. **Correio Popular**, Campinas, 21 abr. 2002. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

CASAS da Estação Guanabara terão de ser desocupadas: imóveis da Vila Mac Hardy, entre a Rua Cândido Gomide e a Avenida Brasil abrigam ex-ferroviários da Companhia Mogiana. **Correio Popular**, Campinas, 18 de dez. 2007. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

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

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

DECADÊNCIA de empresa levou o clube ao mesmo caminho. **Correio Popular**, Campinas, 17 nov. 2002. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

DIRETOR do IPEP recorre a avião após ameaças. **Correio Popular**, Campinas, 28 fev. 2007. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

ESTAÇÃO de trem vira centro cultural. **Jornal de Domingo**, Campinas, 28 jan. 1990. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

Estação Guanabara vira ponto do medo local é ocupado por usuários de drogas, que realizam furtos na região, assustando moradores. **Correio Popular**. Campinas, 22 nov. 2013. Disponível em: [http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2013/11/capa/campinas\\_e\\_rmc/125919-estacao-guanabara-vira-ponto-do-medo.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2013/11/capa/campinas_e_rmc/125919-estacao-guanabara-vira-ponto-do-medo.html). Acesso em: 16 jun. 2017.

ESTÁDIO do Mogiana foi inaugurado em 1940. **Correio Popular**, Campinas, 21 abr. 2002. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

GUANABARA é alvo de projetos. **Correio Popular**, Campinas, 11 jul.1999. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

HISTÓRIA da Mogiana. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 05 jan. 2003. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

INAUGURAÇÃO da Guanabara foi em 1893. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 16 jan. 2004. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

Instituto é notificado a limpar área da antiga Mogiana uma das áreas mais nobres da cidade se transformou em ponto para descarte de veículos roubados. **Correio Popular**. Campinas, 16 jun. 2013. Disponível em: [http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2013/06/capa/campinas\\_e\\_rmc/69410-instituto-e-notificado-a-limpar-area-da-antiga-mogiana.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2013/06/capa/campinas_e_rmc/69410-instituto-e-notificado-a-limpar-area-da-antiga-mogiana.html). Acesso em: 10 jun. 2017.

Justiça ordena saída de famílias da Vila Mac Hardy. **Correio Popular**. Campinas, mai. 2016. Disponível em:

[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2016/03/campinas\\_e\\_rmc/416667-justica-ordena-saida-de-familias-da-vila-mac-hardy.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2016/03/campinas_e_rmc/416667-justica-ordena-saida-de-familias-da-vila-mac-hardy.html). Acesso em: 04 mai. 2017.

MINC aprova projeto para recuperar Estação: após anos de abandono, a Estação Guanabara patrimônio do século 19, recuperada para abrigar o centro cultural UNICAMP. **Correio Popular**. Campinas, 06 jun. 2002. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

MOGIANA, do sucesso à total decadência: ex-clubes de futebol foi fundado em 7 de junho de 1933 e chegou ao fim no começo da década de 60. **Correio Popular**, Campinas, 17 nov. 2002 (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

MOGIANA, do sucesso à total decadência: ex-clubes de futebol foi fundado em 7 de junho de 1933 e chegou ao fim no começo da década de 60. **Correio Popular**. Campinas, 17 nov. 2002 (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

MORADORES de vila querem permanecer no local. **Correio Popular**, Campinas, 25 nov. 2006. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

PARCERIA irá restaurar a Estação Guanabara: convênio assinado entre o Campinas Decor e a UNICAMP fará a recuperação da gare. **Correio Popular**, Campinas, 05 nov. 2007. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

PM cumpre reintegração de posse na vila ferroviária. **Correio Popular**. Campinas, 05 mai. 2016. Disponível em: [http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2016/05/campinas\\_e\\_rmc/426393-pm-cumpre-reintegracao-de-posse-na-vila-mac-hardy.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2016/05/campinas_e_rmc/426393-pm-cumpre-reintegracao-de-posse-na-vila-mac-hardy.html). Acesso em: 14 jun. 2017.

SUGIMOTO, Luiz. A gente que perdeu o trem. *Jornal da UNICAMP*. **Jornal da UNICAMP**. Campinas, 24 ago. 2008 (acervo CIS – Guanabara).

UM vilarejo caipira no centro de Campinas: pátio da Mogiana, no bairro Guanabara, abriga 60 famílias descendentes de ferroviários. **Correio Popular**, Campinas, 03 mai. 1998. (*acervo hemeroteca biblioteca CMU*).

UNICAMP quer posse definitiva da Estação Guanabara. Universidade de Campinas pede à Prefeitura de Campinas o local para a construção de um teatro. **Correio Popular**. Disponível em: [http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2014/01/capa/campinas\\_e\\_rmc/142335-UNICAMP-quer-posse-definitiva-da-estacao-guanabara.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/01/capa/campinas_e_rmc/142335-UNICAMP-quer-posse-definitiva-da-estacao-guanabara.html). Acesso em: 15 mai. 2017.

Vila Mac Hardy: Carlão defende indenização de famílias de ex-ferroviários retirados de suas casas. **Câmara Municipal de Campinas**. Campinas, 04 mai. 2016. Disponível em: <http://www.campinas.sp.leg.br/comunicacao/noticias/2016/maio/carlaodefende-indenizacao-de-familias-de-ex-ferroviarios-retirados-de-suas-casas>. Acesso em: 14 jun. 2017.

### 5.2.3. Relatórios da antiga Companhia Mogiana

RELATÓRIO da Diretoria da Companhia Mogiana para a Assembleia Geral de 25 de outubro de 1891. São Paulo: Typografia da Companhia Industrial de São Paulo. 1891, p. 17. Disponível em: <http://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos---RELATÓRIOS/cp/>. Acesso em: 24 de maio de 2016.

RELATÓRIO da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 20 de maio de 1894, p. 11, 1916. p. 16. Disponível: <http://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos---RELATÓRIOS/cp/>. Acesso em 24 de maio de 2016.

RELATÓRIO nº 63 da Directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléia Geral de 28 de junho de 1916. Campinas: Typ. Livro Azul – A. B. de Castro Mendes, 1916. p. 16. Disponível: <http://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos---RELATÓRIOS/cp/>. Acesso em 24 de maio de 2016.

### 5.2.4. Cartas e Recomendações Patrimoniais

1º Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos. **Carta de Atenas**, 1931. Disponível em: <http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

CIAM. Congresso Internacional de Arquitetura Moderna. **Carta de Atenas**, 1933. Disponível em: <http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

ONU. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**, 1948. Disponível em: <http://unesdoc.UNESCO.org/images/0013/001394/139423por.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

UNESCO. Convenção e Protocolo para a proteção de bens culturais em caso de conflito armado. **Convenção de Haia**, 1954. Disponível em: [http://www.UNESCO.org/culture/natlaws/media/pdf/bresil/brazil\\_decreto\\_44851\\_11\\_11\\_1958\\_por\\_orof.pdf](http://www.UNESCO.org/culture/natlaws/media/pdf/bresil/brazil_decreto_44851_11_11_1958_por_orof.pdf). Acesso em: mar. 2017.

UNESCO e ICOM. **Recomendação de Paris**, 1962. Disponível em: <http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201962.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

ICOMOS. **Carta de Veneza**. II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, 1964. Disponível:

<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

ONU. **Recomendação Paris de Obras Públicas ou Privadas**, 1968. Disponível em:

<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201968.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

OEA. **Normas de Quito**, 1967. Disponível em:  
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Normas%20de%20Quito%201967.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

Conselho da Europa. **Carta do Patrimônio Arquitetônico Europeu**, 1975. Disponível em:  
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manifesto%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

Conselho da Europa. Congresso do Patrimônio Arquitetônico Europeu. **Declaração de Amsterdã**, 1975. Disponível em:  
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

Encontro Internacional de Arquitetos. **Carta de Machu Picchu**, 1977. Disponível em:  
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Machu%20Picchu%201977.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

IPHAN. **Compromisso de Brasília**, 1970. Disponível em:  
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Compromisso%20de%20Brasilia%201970.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

MINISTÉRIO DE INSTRUÇÃO PÚBLICA. **Carta do Restauo**, 1972. Disponível em:  
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20do%20Restauo%201972.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

UNESCO. **Recomendação Paris – Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural**, 1972. Disponível em:  
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201972.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

UNESCO. Recomendação relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida cotidiana. **Recomendações de Nairóbi**, 1976. Disponível em:  
<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nairobi%201976.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Arquitetônico da Europa. **Convenção de Granada**, 1985. Disponível em:  
[http://ipce.mcu.es/pdfs/1985\\_Convencion\\_Granada.pdf](http://ipce.mcu.es/pdfs/1985_Convencion_Granada.pdf). Acesso em: mar. 2017.

ICOMOS. **Carta internacional para a salvaguarda das cidades históricas (Carta de Washington)**, 1987. Disponível em:

<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201987.pdf>. Acesso em: mar. 2017

IPHAN. **Carta de Petrópolis**, 1987. Disponível em: <http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Petrópolis%201987.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

ICOMOS. **Linhas de orientação sobre a educação e a formação em conservação de monumentos e sítios**. Sri Lanka, 1993. Disponível em: [http://www.patrimonio-santa-rem.pt/imagens/3/linhas\\_de\\_orientacao\\_sobre\\_formacao\\_em\\_conservacao.pdf](http://www.patrimonio-santa-rem.pt/imagens/3/linhas_de_orientacao_sobre_formacao_em_conservacao.pdf). Acesso em: mar. 2017.

1º Encontro Luso – Brasileiro de Reabilitação Urbana Lisboa. **Carta de Lisboa sobre a reabilitação urbana integrada**, 1995. Disponível em: [https://www.culturante.pt/fotos/editor2/1995\\_\\_carta\\_de\\_lisboa\\_sobre\\_a\\_reabilitacao\\_urbana\\_integrada-1%C2%BA\\_encontro\\_luso-brasileiro\\_de\\_reabilitacao\\_urbana.pdf](https://www.culturante.pt/fotos/editor2/1995__carta_de_lisboa_sobre_a_reabilitacao_urbana_integrada-1%C2%BA_encontro_luso-brasileiro_de_reabilitacao_urbana.pdf). Acesso em: mar. 2017.

ICOMOS. **Carta de Burra**, 1999. Disponível em: <https://5cidade.files.wordpress.com/2008/03/carta-de-burra.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

UNESCO. Princípios para a Conservação e Restauração do Patrimônio Construído. **Carta de Cracovia**, 2000. Disponível em: [http://www.ICOMOS.org/charters/structures\\_sp.pdf](http://www.ICOMOS.org/charters/structures_sp.pdf). Acesso em: 15 de fev. 2017.

Conselho da Europa. Congresso de Poderes Locais e Regionais da Europa. **Convenção Europeia de Paisagem**, 2000. Disponível em: <https://rm.coe.int/16802f3fb7>. Acesso em: mar. 2017.

ICOMOS. **Recomendação para a análise e restauro de estruturas do patrimônio arquitetônico**. Recomendações do ISCARSAH. 2001. Disponível em: <http://ICOMOS.fa.utl.pt/documentos/cartasdoutrina/ICOMOSrecomendacoesestruturas.pdf>. Acesso em: jun. de 2017

TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial**, 2003. Disponível em <http://ticcih.org/about/charter/>. Acesso em: 23 de nov. de 2015.

ICOMOS. **Declaração de Xi'an sobre a conservação do entorno edificado, sítios e áreas do patrimônio cultural**, 2005. Disponível em: [http://www.culturante.pt/fotos/editor2/2005-declaracao\\_de\\_xi\\_an\\_sobre\\_a\\_conservacao\\_do\\_contexto\\_das\\_construcoes\\_sitios\\_e\\_sectores\\_patrimoniais.pdf](http://www.culturante.pt/fotos/editor2/2005-declaracao_de_xi_an_sobre_a_conservacao_do_contexto_das_construcoes_sitios_e_sectores_patrimoniais.pdf). Acesso em: mar. 2017.

ICOMOS. 16ª. Assembléia Geral do ICOMOS sobre a preservação do “*spiritu loci*”. **Declaração de Québec**. 2008. Disponível em:

[https://www.ICOMOS.org/images/DOCUMENTS/Charters/GA16\\_Quebec\\_Declaration\\_Final\\_PT.pdf](https://www.ICOMOS.org/images/DOCUMENTS/Charters/GA16_Quebec_Declaration_Final_PT.pdf). Acesso em: mar. 2017.

ICOMOS. 17<sup>a</sup>. **Princípios de Valleta para a salvaguarda gestão das cidades históricas e áreas urbanas**, 2011. Disponível em: [https://www.ICOMOS.org/images/DOCUMENTS/Charters/Valletta\\_Principles\\_Portuguese.pdf](https://www.ICOMOS.org/images/DOCUMENTS/Charters/Valletta_Principles_Portuguese.pdf). Acesso: mar. 2017.

ICOMOS – TICCIH. Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes. **The Dublin Principles, 2011**. Disponível em: <http://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/>. Acesso em: 08 de julho de 2016.

### 5.3.6. Depoimentos orais

ANTONELLI, Renato. **Entrevista com Renato Antonelli**. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 16 dez. 2014. SANTOS, Priscila Kamilynn Araujo. Proteção e uso do patrimônio ferroviário: um estudo de caso a partir das estações de Campinas (renovação da IC). Relatório Final FAPESP entregue em 2015 (processo 2011/11765-2).

FÁVERO, Leonice. **Entrevista com Leonice Fávero**. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 03 jun.2017.

GUIMARÃES, Otair. **Entrevista com Otair Guimarães**. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 03 jul.2017.

SILVA, Odair Marques. **Entrevista com Odair Guimarães**. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 03 jun.2017.

TOGNON, Marcos. **Entrevista com Marcos Tognon**. Depoimento oral concedido a Priscila Kamilynn, em 09.out.2013. SANTOS, Priscila Kamilynn Araujo. Proteção e uso do patrimônio ferroviário: um estudo de caso a partir das estações de Campinas. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação). Universidade Estadual Paulista. São Paulo (Rosana), 2015.