

Estação Mairinque: estudo do uso turístico de um património industrial ferroviário¹

Rafaela Rogato Rondon Silva

Bolseira da FAPESP

Eduardo Romero de Oliveira

Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho

Resumo: O presente artigo visa estudar a estação ferroviária de Mairinque, construída em 1867 numa vila ferroviária, junto às oficinas de manutenção da Companhia União Sorocabana e Ituana. A partir do reconhecimento da importância histórica e arquitetónica da estação e sua proteção legal, o projecto busca expor novas possibilidades de uso para um objecto que durante muito tempo ficou negligenciado aos objectivos turísticos e deixado ao acaso do tempo até que desaparecesse. Sendo assim, este estudo pretende detalhar um pouco mais sobre a história do bem na sua inserção no contexto ferroviário. Também analisamos o estado de preservação, uso e protecção legal existente, tanto para a Estação, bem como para as edificações do entorno, a partir da metodologia de inventário de património edificado. Defendemos que uma avaliação sob a perspectiva do uso turístico, poderá contribuir para: afirmar o seu valor como referência à memória ferroviária e identidade regional; otimizar a reutilização do conjunto patrimonial; e auxiliar na sua difusão como um novo tipo de bem cultural, denominado património industrial ferroviário.

Palavras chave: Património industrial; ferrovia; Mairinque (São Paulo, Brasil), arquitectura industrial.

Introdução

De acordo com Kühl (1998), as ferrovias surgiram na Era Industrial como o principal meio de transporte, além de representarem uma grande experiência arquitectónica. No Brasil, e em São Paulo em particular, sua importância esteve directamente ligada ao transporte de carga agrícola (exportação de café) e de passageiros. Empresas ferroviárias paulistas como a São Paulo Railway, que faz a conexão da capital São Paulo até ao porto da cidade de Santos, foram responsáveis pelo único escoamento da produção regional durante quase um século (1867 a 1938). Outras, como a Estrada de Ferro Sorocabana, tinham linhas que penetravam no interior do estado por mais de 600 km – chegou a ter 2 755 km em 1940. Com isso, contribuíram para a formação de cidades, por serem o principal meio de transporte

para aquelas populações.

Com a decadência da ferrovia, grande parte do material ferroviário e suas estações ficaram abandonadas. Entretanto, não perderam a sua importância como suporte material para a afirmação de uma memória colectiva. Memória que, de acordo com Meneses (1993), une as pessoas em grupos que possuem semelhanças em suas lembranças, sendo fundamental na construção da identidade.

De acordo com Rodrigues (2010):

Em São Paulo, cidade em que os trilhos de suas ferrovias determinaram vectores de crescimento urbano, enquanto as fábricas e habitações operárias foram factores determinantes do desenho de bairros inteiros, as antigas estruturas relacionadas à operação do sistema de fábricas são indispensáveis para a manutenção das características

1 – O presente artigo é baseado em pesquisas financiadas pela Fundação de Amparo à Pesquisa de São Paulo (FAPESP)

espaciais e de memórias. E isso também acontece em inúmeras cidades do interior do estado (RODRIGUES, 2010: 35)."

Considerando essa relevância simbólica e outras características históricas ou arquitectónicas, há poucas décadas muitos elementos materiais (estações, vilas, rotundas e materiais rolantes) transformaram-se no denominado património ferroviário.

Segundo o Conselho de Defesa do Património Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), o estado de São Paulo possui vários exemplos desse tipo de património. É o caso da Estação de Mairinque, que foi de grande importância para a formação de uma nova cidade (a actual cidade de Mairinque) e na operação ferrovi-



Fig. 1. Estação ferroviária de Mairinque, sem datação. Fonte: Museu Conselheiro Francisco de Paula Mayrink.

ária (com oficinas de manutenção e entroncamento do troço Mairinque-Santos, em 1938). Esta Estação foi fechada em 1998, porém, antes disso foi reconhecida como um modelo referencial de inovação e tecnologia, além de ter sido considerada a primeira construção do modernismo arquitectónico no Brasil, recebendo, por isso, protecção legal no âmbito estadual em 1986.

Cabem alguns comentários sobre os procedimentos metodológicos que foram adoptados para a realização desta pesquisa. Para a consulta de fontes foram ainda realizadas consultas no Centro de Documentação do CONDEPHAAT, do processo de classificação da estação de Mairinque. Foi fichado o processo, com atenção para alguns tópicos: valoração do bem e justificativa para a classificação; o estado de conservação no momento em que

estava sendo efectuada a análise de classificação (para comparação com o estado actual) e verificação se foram elencadas propostas de uso. Também foram consultados os relatórios da Companhia a respeito da estação e vila de Mairinque – Companhia União Sorocabana e Ituana (1892-1903), Sorocabana Railway Company (1908-1919) e Estrada de Ferro Sorocabana (1919-1940), disponível no Museu da Companhia Paulista, em Jundiaí (SP).

Para avaliação do estado actual de preservação, foi produzido o instrumento de pesquisa de campo a partir de adequação do modelo de ficha de inventário do património industrial edificado e de conjunto industrial – estes modelos foram produzidos em pesquisa anterior do Laboratório de Património Cultural (UNESP), com ênfase na entidade do património industrial. Utilizando apenas os tópicos de análise necessários à nossa pesquisa (estado, uso e protecção), mas não para realizar novo inventário. E, ainda, utilizamos o instrumento para avaliar o conjunto industrial ferroviário no entorno da estação como, por exemplo, as casas que permanecem de uso residencial.

Para a verificação da existência de projecto ou acções para uso turístico da estação de Mairinque ou do conjunto ferroviário, outros procedimentos foram realizados. Contando com a avaliação se houve visita semanal na estação (ou no Centro de Memória Ferroviária), através de contacto com o responsável pelo local, além de verificar as condições de visita à estação (exposição do acervo histórico, visita aos ambientes internos e externos da estação, utilização para actividades educativas, acessibilidade).



Fig. 2. Ponto de encontro das linhas ferroviárias vindas de Itu e Sorocaba onde foi construída a estação de Mairinque. Fonte: URL: www.estacoesferroviarias.com.br/d/descampado.htm

Mayrinque: entroncamento e vila ferroviária

No estado de São Paulo, a menos de 100 quilómetros da capital, existe uma pequena cidade chamada Mairinque que hoje possui um acervo de património industrial ferroviário inestimável, mas que está sofrendo com a acção do tempo e a falta de um plano de preservação mais eficiente.

A criação da Vila Ferroviária de Mairinque está intimamente ligada aos interesses da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, constituída no período de 1870. De acordo com Ramos (2008), em 1876 a Companhia passou por uma grave crise financeira, ocasionada pela crise do algodão, o que provocou mudanças na sua direcção, tanto que em 1880, Luís Mateus Maylasky, responsável pela organização da Sorocabana, foi afastado da sua presidência, assumindo em seu lugar Francisco de Paula Mayrink.

Ramos (2008) afirma que esse presidente trouxe um maior desenvolvimento para a Companhia, levando os trilhos até Tietê. Durante a gestão de Mayrink, este realizou a fusão com a Companhia Ituana pela compra total das suas acções (1883) e obteve ainda a concessão imperial para construir um ramal férreo até ao litoral de Santos (Decr. 456F de 04/07/1891). A Companhia havia adquirido a Fazenda Canguera (1881), com propriedade de 264 alqueires que pertencia a Manuel Joaquim da Costa Nunes e não passava de um sítio solitário, cuja sua denominação tinha origem numa palavra indígena que significa "ossada", talvez porque ali existisse um antigo cemitério da tribo Guarany (NOSSA ESTRADA, 1939).

Após a fusão entre as duas companhias, pôde-se finalmente concretizar a ligação férrea entre ambas. A concessão do trajecto para Santos permitiria competir com a São Paulo Railway pelo transporte de carga, posto ser esta a detentora da única ligação férrea para o porto de Santos. Foi estabelecido que a linha de Santos partisse de Itu, para evitar conflitos com a área de concessão da São Paulo Railway (COMPANHIA ..., 1893: 6). Mas, para isso, a então Companhia União Sorocabana Ituana teria que construir uma variante na altura do quilómetro 70, para unir as duas linhas e construir uma estação no quilómetro 75.

Nos relatórios da época sobre a compra e desenvolvimento dessa área para os interesses da Companhia, lê-se que:

"Projectando a Companhia vender os terrenos, que possui nas immediações desta estação para formar ali uma povoação, foi levantado o terreno n'uma área de 125 hectares ou cerca de 52 alqueires paulistas, dos quaes ficam destinados 72 hectares approximadamente para as futuras officinas centraes da Companhia, para as moradias do pessoal das mesmas e para mais necessidades futuras, sendo os restantes destinados para a futura povoação. A planta elaborada previne por ora 355 lotes, com uma área média de 800 metros quadrados (20 m de frente por 40 m de fundo), variando as áreas entre 460 m. q. e 1.400 m. q. e mais duas chacaras, com uma área total de 331.464 metros quadrados. Os 6 largos projectados, as avenidas e ruas representam uma área de 199.109 m. quadrados ou cerca de 38% da área total da povoação. O projecto teve assim em vista garantir boas condições hygienicas para a futura povoação que pela sua posição no cruzamento de linhas importantes e altitude de 870 metros sobre o mar, pelo seu clima sadio e pela faculdade de obter-se agua das cabeceiras proximas do Rio Piragibú, além da facilidade de prevenir-se exgotos em tres direcções, poderá tornar-se no futuro um ponto importante (COMPANHIA ..., 1897: 78)".

Inicialmente, parte do terreno adquirido seria destinado à construção da estrada de ferro, instalações de oficinas e vila operária, enquanto as outras partes seriam loteadas e vendidas. Porém, pela importância cartográfica da região, onde correria todo o tráfego vindo de Itu e de Sorocaba, além da futura ligação com o litoral, a Directoria da Empresa resolveu transferir as oficinas da ferrovia que se encontravam em Sorocaba para essa região com a intenção de conter os reparos necessários com o aumento de fluxo da estação (CONDEPHAAT, 2010). Portanto, neste ponto haveria o entroncamento com a linha ituana e ligação para Santos, por conta desta função de interligação e ampliação de tráfego, previa-se também a transferência das oficinas.

Mostrando o planeamento e cuidado na divisão territorial, o projecto previa a instalação das futuras oficinas e residências para funcionários, buscou uma área com facilidades estruturais, como clima sadio, de acesso a água e saída para esgotos, conforme orientações higienistas de ordenamento das águas (COSTA, 2003: 89). Além da proximidade da futura Vila com as cidades de Itu, Sorocaba, São Paulo e até mesmo com o Litoral.

Antes mesmo de haver a ocupação efectiva da área, a Companhia preocupou-se ainda em instalar uma oficina de manutenção de locomotivas, um depósito de material rolante e um pátio para manobras (SOUKEF, 2001).



Fig. 3. Loteamento da Vila Mayrinque (1926). Fonte: Acervo do Dep. Patrimônio a Inventariança da RFFSA.

A Vila foi um empreendimento da responsabilidade de Manoel Teixeira da Silva Cotta e Alberto Kuhlmann, que eram incorporadores da Companhia (RAMOS, 2008). Estes tinham por intuito construir um conjunto de 100 pequenas casas que seriam alugadas aos empregados da Companhia enviados para construir o pátio de manobras, as oficinas e a estação.

Para Dias (1994), já no nascimento da Vila é possível perceber que esta é perpassada pela modernidade, pois já era uma vila operária em 1904, instalando-se como uma prótese no meio de uma floresta e constituiu um empreendimento capitalista (novidade ideológica no Brasil). O engenheiro Kuhlmann preocupou-se ainda com o projecto urbanístico da Vila, “dotando o futuro núcleo com equipamentos e serviços pouco usuais na maioria das cidades tradicionais da época, tais como abastecimento de água, esgoto e iluminação” (SOUKEF, 2001: 72). Dias (1994) completa dizendo que as ruas eram bem largas, mesmo sem ter um carro sequer até à década anterior.

A Vila foi fundada em 27 de Outubro de 1890 com o nome de Canguera e só dois anos

mais tarde muda o nome para Mayrink, em homenagem ao seu idealizador (SOUKEF, 2001). Inicialmente possuía 100 casas iguais para os seus funcionários, dois botequins, botica e uma pequena escola – a primeira da região – para os filhos dos funcionários (CONDEPHAAT, 2010). Era uma Vila bem arrumada, situada na clareira da mata. Para atender ao tráfego devido à fusão com a Ituana, foi aberta a estação de Mayrink em 1897, feita de modo provisório, de trilhos e madeira com duas plataformas de 400 m, com caixa d’água, além de triângulo de reversão “também provisório” – nesta condição “provisória” ficou até à construção da outra em 1906 (COMPANHIA ..., 1897: 70).

Em 1902 a Companhia passou por uma grave crise financeira gerada pelos sucessivos empréstimos feitos pela ferrovia para prolongar suas linhas. Por consequência disso, foi levada a leilão em 1904 e adquirida, no ano seguinte, pelo governo do Estado. Isso explica porque um prédio tão importante como a estação de Mayrink permaneceu com características tão simples por tanto tempo (RAMOS, 2008; CONDEPHAAT, 2010).

Durante esses anos (1902–1907) de responsabilidade do poder público, a E. F. Sorocabana foi administrada por Casemiro Costa no primeiro ano e depois por Alfredo Eugénio de Almeida Maia, que desempenhou um importante papel para o surgimento da nova estação e o desenvolvimento da “Vila Mayrink” (RAMOS, 2008). De acordo com Soukef (2001), foi a partir de 1904 que a Vila melhorou e adquiriu as suas feições definitivas. Entre os seus novos atributos urbanísticos, foram abertas as ruas de traçado ortogonal e construídas as residências de alvenaria, além dos duzentos prédios de moradia, secções de fundição de ferro e bronze, oficinas centrais da estrada, teatro, cadeia, escola, cartório e a estação, as quais são construídas nesse período.

A Estação de Mayrink, projectada pelo arquitecto Victor Dubugras, foi construída em 1906 em concreto armado com linhas simples e era considerada original e funcional. A nova construção surgiu, porque Mairinque já vinha abrigando as oficinas da Sorocabana e “[...] requeria uma estação compatível com essas funções: edificação de certo porte e com duas plataformas de passageiros facilitando a passagem simultânea das composições” (RAMOS, 2008: 2). De acordo com Soukef (2001) e Kühl



Fig. 4. Antiga foto do conjunto residencial de Mairinque, sem data. Fonte: Acervo do Centro da Memória Ferroviária de Mairinque.

(1998), a estação fugia do padrão estabelecido para os edifícios ferroviários da época, que geralmente seguiam os moldes europeus (como a Estação da Luz), seja por tipologia industrial ou neoclássica, tornando-se um marco arquitectónico de características únicas.

Kuhl (1998) diz que a estação ferroviária de Mairinque, inaugurada em 1908, possui uma linguagem estrutural bastante inovadora para a época no Brasil, aplicando “uma forma prototípica de concreto armado, que também pode ser interpretada como uma ossatura metálica revestida de cimento”. Pujol Jr. (1908) atribui diversas qualidades a esta estação ferroviária, como o bom senso, a simplicidade, a originalidade e a sobriedade da composição arquitectónica. Sobre seus atributos estruturais diz que:

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

Mostrando que, justamente, a beleza do edifício se encontrava na sua forma fria, simples e funcional, Pujol Jr. (1908) afirma ainda que a utilização do concreto armado era extremamente compreensivo, pois o edifício estava situado num solo natural de forte declive, o que exigia camadas mais profundas, além de a sua estrutura ser composta por trilhos inutilizados, reutilizando materiais que não serviam mais para o seu propósito inicial. Outra inovação, afirma Toledo (apud DIAS, 1994) era que Dubugras utilizou mão-de-obra local e a sucata para fazer o edifício, optando pela renovação estética arquitectónica, com leveza, beleza e funcionalidade, tão presente nos grandes centros urbanos nos dias de hoje.

Para Pujol Jr. (1908), a disposição da estação também era extremamente prática, deixando ao imediato alcance dos seus passageiros todas as facilidades necessárias e todos os serviços essenciais de compra, como bilhete, telégrafo e despacho. Além do interior da estação – afirmava o autor –, ser confortável, arejado e claro, mantendo a simplicidade na ordenação.

A estação ainda possui a particularidade de ser uma estação em “ilha”, sendo a estação central cruzada lateralmente pelas duas linhas (KUHL, 1998). O acesso à estação fazia-se por meio de um túnel aberto no subterrâneo, abaixo dos trilhos, e que servia para ligar as duas partes da cidade, o que não apresentava risco de morte para os passageiros, pessoas que queriam cruzar a cidade, e nem para a manutenção dos serviços de sinalização (CONDEPHAAT, 2010).

Além do arrojado projecto de Victor Dubugras para a estação, Alfredo Maia também incentivou os serviços de saneamento da Vila, que foi planeado pelo engenheiro Bernabé Quiroga. Esse engenheiro organizou uma completa rede de esgotos, também em estrutura de concreto armado com epuração biológica desse material, que depois de tratados iam parar cristalina dentro de um pequeno ribeirão (PUJOL JR., 1908). A “Vila Mayrink”, ainda no começo do século XX, possuía também uma iluminação a acetileno que abrangia os três quarteirões ocupados pelas casas dos funcionários e suas famílias, os alojamentos para os funcionários solteiros e estabelecimentos comerciais como armazém, bar, farmácia e uma escola (CONDEPHAAT, 2010). Nos anos seguintes começou a funcionar também um Horto Florestal na Vila, para produção de lenha combustível para as locomotivas e dormentes para os trilhos.



Fig. 5 Casaão localizado no Horto Florestal em 2011. Fotog. de Rafaela Rogato Rondon Silva.

O rápido desenvolvimento da ferrovia na cidade de Mairinque permitiu a contratação de novos funcionários em grande quantidade, que vinham de várias partes do país como Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Com isto tornou-se necessário criar novos alojamentos para as famílias dos empregados da Companhia, que formavam grande parte da população local (PREFEITURA DE MAIRINQUE, 2012). Além da construção de novos estabelecimentos como um hotel, novas lojas e três quarteirões, que constituíram a zona central da cidade (PREFEITURA DE MAIRINQUE, 2012). Outros estabelecimentos comerciais e equipamentos urbanos foram construídos na Vila – como farmácias, escolas, posto policial, açougue, entre outros. Ainda nos anos de 1920 foi introduzida a energia eléctrica na Vila, abandonando-se o sistema de iluminação a acetileno (FIGUEIREDO, 1997).

A linha para Santos, prevista na concessão imperial de 1891, só veio a ser construída na década de 1930. E em 1938 houve a quebra do monopólio da inglesa São Paulo Railway, que até então era a única ferrovia a fazer a ligação com o litoral – pela Sorocabana, que constrói um troço ligando Mairinque até Santos (SANTOS, 2005). Mairinque também abrigou as Oficinas da Sorocabana desde o início do século XX. Nelas realizavam-se os serviços de reparo e de manutenção dos materiais rolantes, que eram abrigados por um galpão na cidade construído em 1911 e que foi reformado e ampliado em 1947. As oficinas tinham uma função importante dentro de



Fig. 6. Antigo cinema da Sorocabana, actual Centro Municipal Educacional e Cultural em 2011. Fotog. de Rafaela Rogato Rondon Silva.

uma ferrovia e estiveram intimamente ligadas ao crescimento da “Vila Mayrink” (CONDEPHAAT, 2010).

Ainda em 1930, as oficinas de reparação e funcionários foram transferidas para as novas e maiores instalações de Sorocaba. Isto que provocou a decadência de Mayrink, observando-se o esvaziamento populacional e a diminuição das actividades socioeconómicas e culturais, pois



Fig. 7. Conjunto residencial em 2011. Fotog. de Rafaela Rogato Rondon Silva.

grande parte da sua população era composta por funcionários da ferrovia (CONDEPHAAT, 2010).

No final da década de 1940, Mairinque retomou seu crescimento económico baseado na actividade agrícola: com a implantação da cultura de hortaliças e frutas, tornando-se conhecida pela produção de pêssegos (CONDEPHAAT, 2010:74). A partir do ano de 1958, a vila foi elevada a categoria de município e emancipou-se de São Roque (município ao qual fazia parte). Adoptou a política de incentivo a outros estabelecimentos industriais, isto resultou "na implantação de seu parque industrial composto por cerca de 26 fábricas que constituem sua principal fonte de arrecadação de receitas" (CONDEPHAAT, 2010:74). O horto florestal da antiga Sorocabana foi desactivado em 1974 e adquirido pela prefeitura municipal.

Já Soukef afirma com relação à Vila Ferroviária que:

"As antigas moradias constituem hoje o núcleo central da cidade, mantendo, a maior parte delas, uso residencial. De modo geral, encontram-se conservadas e íntegras, mesmo levando-se em conta o facto de alguns exemplares apresentarem alterações decorrentes de reformas descaracterizadoras. São um importante testemunho dos primeiros conjuntos de habitação colectiva para operários realizada no país (SOUKEF, 2001: 75)."

Evidenciado a importância não apenas da Estação, mas da Vila por seus aspectos históricos culturais e integridade até os dias de hoje, contemplando o seu possível valor para os moradores locais.

Em 1971, a Estrada de Ferro Sorocabana foi uma das ferrovias que formaram a estatal FEPASA - Ferrovia Paulista S.A, a qual incorporou também outras quatro empresas privadas: Companhia Paulista Estradas de Ferro, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Estradas de Ferro Sorocabana, São Paulo - Minas e Estrada de Ferro Araraquara.

Giesbrecht (2012) afirma que os comboios de passageiros de longo curso transitaram pela linha-tronco (como era denominada a área da estação, pois nela se cruzava a linha que vinha de Sorocaba, com a que vinha de Itu, que descia em um único ramal para Santos) até o ano de 1999,

quando foram suprimidos pela concessionária chamada FERROBAN, sucessora da FEPASA, que assumiu os trilhos da região de Mairinque. Durante nossa pesquisa, observamos que estes, actualmente, estão sob concessão da América Latina Logística - ALL - apenas para o transporte de carga. Junto com os trilhos outros bens da extinta Sorocabana ainda estão sob utilização dessa empresa, como as oficinas e alguns vagões.

Em 1998 a FEPASA foi incorporada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anónima (RFFSA) e, logo, os bens imóveis como a Estação Ferroviária de Mairinque passaram a ser geridas por essa entidade. A RFFSA foi extinta em Janeiro de 2007.

Medidas de preservação da estação e outras acções em Mairinque

Em 1986, a Estação Ferroviária de Mairinque, já de propriedade da FEPASA, foi declarada património cultural do Estado de São Paulo pelo CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Património Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico - protecção estendida ao raio de 300 metros de entorno, como era de praxe. Os atributos que permitiram a classificação histórico-arquitectónica da estação era por esta ser considerada: pioneira no uso de estrutura de concreto armado, primeiro exemplar da arquitectura moderna no Estado e produção das mais significativas do arquitecto Victor Dubugras. O processo de declaração foi aberto depois da FEPASA ter anunciado que faria amplas reformas na estrutura do prédio para o seu desenvolvimento durante o ano de 1984.

Durante o processo de classificação, outros bens da antiga Sorocabana foram cogitados à classificação, como as oficinas de reparação e de manutenção, por representarem uma importante função dentro de uma ferrovia e estarem intimamente ligadas ao crescimento da Vila, representando uma importante fase histórica. Porém, apenas a Estação foi declarada protegida, principalmente, por seu sistema construtivo inovador.

Em 1998, o IPHAN - Instituto do Património Histórico e Artístico Nacional - que promove a protecção dos bens em nível federal, abre um processo de classificação para a Estação (processo nº1434-T-98), perante a eminente falta de manutenção da Estação desde a privatização da FEPASA, e constatações sobre o agravamento seu estado de conservação.

Em 2002 é definido a classificação provisó-

rio da Estação por este órgão, sendo usado como justificativa o facto da obra, segundo Nestor Goulart Reis (conselheiro do IPHAN à época), ajudar a entender o pensamento dos modernistas da época, sendo por isso uma ferramenta da cultura nacional (ESTADÃO, 2002).

Alem da Estação, o documento de classificação provisório também determina o entorno do bem, que recebe tutela especial ao:

“Polígono formado pela rua Luiz Matheus Maylask, prosseguindo pelo prolongamento do eixo da rua Elias Sodré até encontrar a rua Dr. Jonas Zabrocks, prosseguindo por esta até encontrar o prolongamento do eixo da rua T. Zechchi, prosseguido por esta até encontrar a rua Luiz Maylask, fechando o perímetro (OFÍCIO Nº 323/02, IPHAN)”.

Sendo esta área, a partir de então, sujeita a avaliação posterior do IPHAN e de importância secundária em relação ao bem principal: a Estação Ferroviária de Mairinque. O processo se finaliza em 2004 com a inscrição da Estação no livro de Belas Artes do património material nacional (IPHAN, 2009).

Desde o final da década de 1990 com a finalização do tráfego de comboios de passageiros, a Estação encontrava-se fechada, por falta de interesse operacional (SOUKEF, 2001). No começo do século XXI, em decorrência do processo de liquidação da RFFSA, a Estação de Mairinque foi adquirida em 2004 pela prefeitura da cidade, que a transformou no Centro da Memória ferroviária de Mairinque (GIESBRECHT, 2012). Já havia sido criado em 1979 o Museu Municipal de Mairinque (denominado Museu Conselheiro Francisco de Paula Mayrink pelo decreto 2077, de 08/08/1980) e montado no casarão do Horto Florestal Municipal, mas que guarda acervo diverso da história da cidade.

Em 11 de Julho de 2006, foi fundada a Associação Mairinquense de Preservação Ferroviária (A.M.P.F.), para que pudesse resgatar e preservar a história e a origem da cidade. De acordo com A.M.P.F. (2008), esta é uma entidade “civil, apolítica, de carácter cultural, sociopedagógica, instrutiva e recreativa, sem fins lucrativos, que tem como objectivo o resgate, preservação, valorização e divulgação da história [...]”, principalmente as que se referem à ferrovia. Hoje, a associação conta com quase 200 sócios que

ajudam na realização desse trabalho (A.M.P.F., 2008).

Entre as iniciativas realizadas pela A.M.P.F., esteve a inauguração da sede em uma das salas da antiga Estação para fazer o atendimento aos associados, pessoas admiradoras da ferrovia, escolas e etc. A associação promoveu algumas actividades culturais no local, como a realização de shows musicais (como a homenagem a Lamartine Babo, compositor da década de 1930 e 1940) e desfiles de roupas de época: na própria Estação, em 2006, que apresentaram as vestimentas dos operários da Sorocabana e dos frequentadores das estações de antigamente. Em 2008 a A.M.P.F. promoveu a realização de um desfile civil, onde foram apresentados os componentes com seus trajes ferroviários originais e as autoridades presentes foram presenteadas com o saudoso apito do chefe de estação. Anualmente, também tem ocorrido a comemoração do dia do Ferroviário, que ocorre em Abril e busca transformar essas pessoas em símbolo de referência para a cidade.

Essas iniciativas mostram o interesse real da Associação na preservação da memória ferroviária da cidade, ainda que marcada por uma verve nostálgica. Uma de suas principais metas, desde a sua constituição é a implantação de um comboio turístico cultural na região, em princípio utilizando a antiga Maria Fumaça da cidade chamada Cecília, que se encontra no centro da cidade (A.M.P.F., 2008).

Há alguns anos a possibilidade de funcionamento de um comboio turístico entre Mairinque e São Roque (cidade vizinha) vem sendo discutida. De acordo com o Jornal de São Roque (2011), essa obra avançou um pouco mais, pois os membros da prefeitura de São Roque e de Mairinque se reuniram com a ALL, responsável pela linha férrea da região, que se comprometeu a autorizar o uso da linha para o tráfego da Maria Fumaça adquirida por São Roque. De acordo com o prefeito de São Roque, Efanu Nolasco Godinho (2011), a cidade possui três carros de passageiros, duas locomotivas, um carro madrinha e um chassis, além da estação estar sendo reformulada para receber turistas. Sobre Mairinque, no começo de 2012, a Prefeitura Municipal de Mairinque entrou com um pedido de informações no CONDEPHAAT sobre a Estação, com o intuito de promover reformas estruturais com verba liberada pelo Ministério do Turismo. O CONDEPHAAT então disponibilizou dois técni-

cos para ajudar nesse projecto.

Essas iniciativas colocam em evidência o que Mairinque tem a oferecer como atractivos turísticos relacionados ao património ferroviário. Este reaproveitamento das antigas estruturas ferroviárias como atractivo turístico é defendido por estudiosos do turismo. Para tanto, citamos Allis, no qual é dito que:

“A ferrovia está presente nas milhares de estações – singelas ou majestosa, urbanas ou rurais -, nos bairros ferroviários, nos galpões e em toda a sorte de aparato ferroviário que, grande parte desprovido de sua função original, perece no esquecimento. Não por isso, perderam seu simbolismo, tampouco o potencial de resignificação para outras actividades, já que grande parte da referência cultural dos países latino-americanos explica-se por seu passado ferroviário (ALLIS, 2010: 35- 36)”.

Em acordo com a situação das instalações ferroviárias de Mairinque, que mesmo não se encontrando em alguma grande cidade, não perde seu potencial cultural: seja na sua história ferroviária, seja pela sua formação como vila operária ou inovação arquitectónica da estação.

Turismo industrial e património ferroviário

Muito se tem discutido sobre a utilização do património cultural na actividade turística e na sua importância para a comunidade local. Não sendo mais tratado apenas como algo simplesmente antigo e único, mas um objecto, reconhecido como exemplar tecnológico, ou um prédio tomado como representativo de sistema de construção ou forma estética. E mais, este exemplar histórico, técnico ou estético, este "modo de saber ou fazer" está inserido no mundo actual, permitindo-lhe ter usos actuais.

No caso de Mairinque vimos à necessidade de estudar não apenas o bem isolado, mas o seu entorno, pois ele ajuda a completar a história da cidade e a dar significado a Estação. Expandindo então, essa abordagem para os sítios históricos que buscam a preservação do conjunto, garantindo o sentido do lugar. Nesse caso podemos citar Rodrigues (2010:38), no caso das classificações que são considerados por essa autora pontuais e fundamentados apenas nas qualida-

des da unidade. Isto não possibilita a “(...) constituição de uma representação que sintetize materialmente o processo histórico de construção do território e das relações sociais, factor essencial para fornecer ao cidadão uma forma de perceber o passado (...)” considerado um tempo integrante de sua vida.

Observamos que a memória ferroviária nesta vila operária estava também associada aos lugares de recreação criados pela empresa (campos de futebol, teatro e cinema) ou em torno das estruturas criadas para a operação regular. Assim, os lugares de lazer são evidenciados em



Fig. 8. Elementos construtivos de uma das casas de Mairinque em 2011. Fotog. de Rafaela Rogato Rondon Silva.

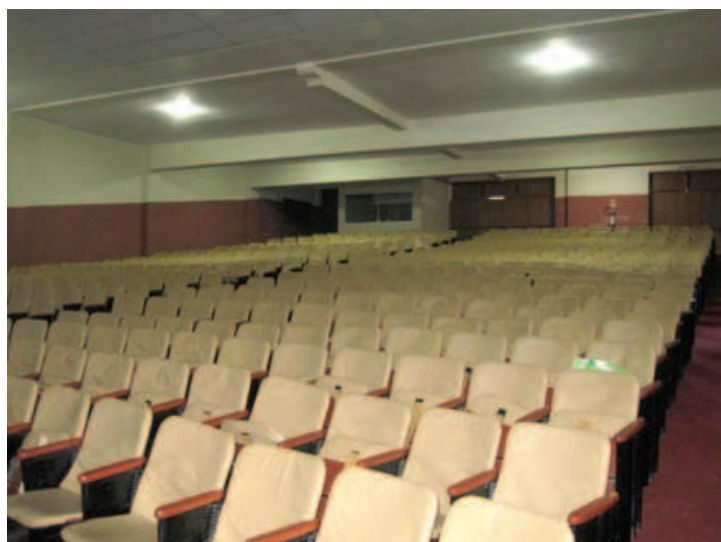


Fig. 9 Interior do Antigo cinema da Sorocabana em 2011. Fotog. de Rafaela Rogato Rondon Silva.

depoimentos locais, como o Horto Florestal para os piqueniques de domingo, considerado cartão postal da cidade e a Estação como lugar de passeio das “mocinhas”. Além das peças de teatro realizadas por atores da própria Vila e actividades estimuladoras como o futebol e cinema (DIAS, 1994).

Em Mairinque, poderíamos considerar, inicialmente, além da Estação, a necessidade de garantir uma preservação eficaz também para as antigas oficinas de manutenção, o armazém, as casas que ainda mantêm aspectos arquitectónicos originais, o antigo cinema e o Horto Florestal. Este conjunto diverso de edificações antigas poderia dar suporte à noção de preservação da população residente, a partir, por exemplo, como afirma Murta (2001), da redução do tributo urbano (no caso, no Brasil, – o Imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana) para edifícios tombados, como forma de incentivo.

A cidade, por ter sido uma Vila Ferroviária e Oficina de manutenção, pode ser especificada como complexo a ser protegido como um património industrial. Seu reconhecimento e preservação devem pautar-se para as particularidades desse tipo de património, como as determinadas na Carta de Nizhny Tagil, de 2003, ou de cuidados já apontados por Abad (2008) e Viñuales (2001). Esses mesmo autores começaram a determinar possíveis usos a esse tipo de património, além de evidenciarem a importância de considerar todo o património do entorno do bem, muitas vezes relacionando-o até com as paisagens naturais.

A concepção de património industrial inclui também o património ferroviário, conforme a Carta de Nizhny Tagil. No Brasil, a ferrovia é a expressão mais evidente da actividade industrial contemporânea, principalmente no Estado de São Paulo, onde várias cidades foram criadas a partir dos trilhos e moldadas pelas companhias ferroviárias. Com a decadência desse sistema de transporte, devido o investimento no sector rodoviário, torna-se necessário a sua preservação para que não se perca registos de uma importante fase de desenvolvimento no Brasil, sendo Mairinque um grande exemplo de investimento ferroviário.

Uma forma de reutilização que pode ser aplicada ao património é o turismo, onde a pessoa busca lugares diferentes daqueles de origem, com singularidade e infra-estrutura adequada para recebê-lo. Ainda, como afirmado

por Costa (2011), o turismo tem a capacidade de transformar a estrutura da sociedade receptora, gerando empregos, desenvolvendo a economia e mantendo a singularidade da região; com as exigências de avaliação sobre impactos ao ambiente natural e a dimensão cultural pré-existente. Inclusive esse tipo de turismo, caso desenvolvido, deve levar sempre em consideração a opinião da população residente. O turismo cultural em particular está fundamentado na oferta de atractivos através dos quais se procura dar a conhecer o outro, que estimula (e se ajusta aos meios interpretativos que estimulam) a experiência da autenticidade. A visita turística a atractivos industriais pode permitir experiências tanto racionais quanto afectivas, que reforçam a assimilação das informações e reafirmam a identidade local (PRENTICE; MAINTOSH, 1999). Ao visitar um local de trabalho, retomam-se lembranças equivalentes - pais ou avós ferroviários, por exemplo, ou mesmo como passageiro. Isto porque criam situações que permitem criar significados pessoais sobre o bem cultural visitado.

Na cidade de Mairinque poder-se-ia desenvolver o turismo cultural, que tem por objectivo proporcionar aos visitantes o conhecimento da história local. Este mesmo tipo de turismo e, no caso de sua população, pode auxiliar a entender o seu passado e ajudar a valorizar este conjunto edificado de referência; e, conseqüentemente com isso, estimular o sentimento de orgulho pelo que é propriamente seu. Entretanto, para isso seria necessário criar centros interpretativos com uma infra-estrutura adequada e proporcionando facilidades de visita - como o museu, que na cidade já existe mas precisa de melhorias.

Como afirmado por Hernández (2003), as condições de c ao património podem influenciar na interpretação do visitante sobre o lugar visitado - como uma correcta sinalização, facilidades para estacionar, tratamento dos espaços públicos, imagens prévias do atractivo, as oportunidades que os recursos oferecem ao visitante, além de mão-de-obra especializada para trabalhar e tratar do bem preservado. Porém, nada disso é visualizado no museu ferroviário da cidade que fica dentro da Estação – bem tombado pelo CONDEPHAAT desde 1986. Muito menos observamos a aplicação da museografia ou algum recurso de educação patrimonial (mesmo uma simples e bem elaborada monitoria) que criasse condições para o desenvolvimento de um diálogo com o público visitante. Na condição em que está actu-



Fig. 10. Parte do acervo do Centro da Memória Ferroviária de Mairinque. Fotog. de Rafaela Rogato Rondon Silva.

almente, o Museu transmite a imagem senso comum de depósito de velharias, dando a aparência de que os objectos estão apenas guardados dentro de uma sala. Observamos que alguns elementos do acervo são doações da população local, o que, tratado de modo adequado, permitiria inserir as memórias da comunidade local no do museu - como é o caso das actividades de recreação. Isto, de acordo com Lima e Carvalho (2005), possibilita a transferência do vestígio material individual e privado para a dimensão pública da vida social. Entretanto, o museu não deve se restringir apenas aos interesses de desenvolvimento do uso turístico, pois este deve estar em plena utilização e convivência com a comunidade.

O museu ferroviário de Mairinque poderia inclusive ser considerado um museu industrial, já que seu acervo engloba o próprio edifício, os utensílios de trabalho e arquivos da Companhia Ferroviária Sorocabana, bem como os da FEPASA e da RFFSA. A fim de considerar inclusive a dimensão intangível da memória do trabalho ferroviário seria necessário, se possível, a inserção dos relatos orais para completar o acervo.

O turismo em patrimónios industriais, como o determinado na Carta de Nizhny Tagil de 2003, tem a possibilidade de assegurar a sua sobrevivência económica e deve receber o apoio das autoridades públicas, algo pouco visualizado na cidade de Mairinque. Para Viñuales (2001),

vários elementos industriais devem ser considerados para a aplicação do turismo, como os edifícios, os jardins, a presença urbana, as fotos, mapas, cartões, plantas, entre outros. E Mairinque possui todos esses elementos capazes de formar um acervo interessantíssimo para o turismo.

A partir da análise do processo estadual de classificação da Estação Ferroviária de Mairinque (Processo nº 24383/86), presente no CONDEPHAAT, vimos que a classificação da Estação partiu de uma iniciativa da Câmara Municipal de Mairinque. Isto motivada, principalmente, por possíveis descaracterizações que a Estação sofria na época por reformas programadas pela FEPASA. Além disso, foi determinante para a classificação a sua importância arquitectónica, como inovação construtiva (uso do betão armado) e a autoria da obra do arquitecto Victor Dubugras e a primeira obra do modernismo arquitectónico no Brasil. Ressaltamos que essa protecção legal está fundamentada apenas no valor arquitectónico, conforme o nível das discussões e princípios adoptados em outras classificações da década de 1970, e que caracteriza grande parte das Estações tombadas nessa época (OLIVEIRA, 2010).

Além disso, em alguns pontos do processo de classificação já são evidenciados a importância histórica, por exemplo, das oficinas para o desenvolvimento dessa Vila ferroviária, mas que não foram consideradas na decisão final de classificação. Como observado antes, em 1998, o IPHAN realiza a avaliação da Estação, já com outra visão de preservação, e percebe várias falhas que deveriam ser corrigidas. Isto levou o próprio CONDEPHAAT a considerá-las na sua fiscalização: o estado de abandono da Estação, já sem utilização para o transporte de passageiros e sem qualquer outra iniciativa de uso (o museu ainda não tinha sido desenvolvido); e a necessidade de inserir a Estação ao seu entorno, aparentemente isolada por trilhos e vagões.

Como afirma o corpo técnico que visitou a Estação, seria necessária a remoção da rede aérea de electrificação da linha férrea; revisão da rede eléctrica e de telefonia; e a possível remoção do muro feito de placas de concreto ao longo da Av. Luiz Matheus Maylaski. Isso melhoraria os aspectos paisagísticos da Estação e permitiria sua visualização, pelos visitantes da Estação das casas que faziam a composição do conjunto residencial ferroviário e vice-versa para os moradores das casas que teria a possibilidade de visualizar esse



Fig. 11. Estação Ferroviária Mairinque em 2011. *Fotog. de Rafaela Rogato Rondon Silva.*

bem ferroviário. Reintegrando esse património ao seu conjunto.

A arquitecta Sueli de Bem e a historiadora Celina Kuniyoshi (membros do corpo técnico do CONDEPHAAT) ainda destacam a importância de se preservar o conjunto residencial por sua importância histórica e a possibilidade de ampliar o entorno do bem. Na época em que este edifício foi tombado pelo CONDEPHAAT, entendia-se a 300 metros, considerados ineficientes pela arquitecta e historiadora, quando comparado a importância dos outros imóveis localizados próximos a Estação e que não se encontravam dentro desse perímetro. Sendo que podemos comparar essa iniciativa com o afirmado nas Normas de Quito (1967), onde encontrava-se a ideia de que o “espaço é inseparável do conceito de monumento, motivo pelo qual a tutela do Estado pode e deve estender-se ao contexto urbano ou ambiente natural imediato”. Além da Declaração de Amsterdão (1975), que impõe que a protecção dos conjuntos arquitectónicos deve levar em conta “todos os edifícios com valor cultural, dos mais importantes aos mais modestos, sem esquecer os da época moderna, assim como o ambiente em que se integram”.

Em 2002, a Estação acabou por receber protecção legal também do IPHAN, sendo usado como justificativa o facto da obra, segundo Nestor Goulart Reis (conselheiro do IPHAN), contribuir para entender o pensamento dos modernistas da época, sendo por isso uma ferra-

menta da cultura nacional. A homologação federal de protecção também amplia o entorno de importância do bem a uma área que se estende as casas do primeiro quarteirão, as oficinas e o armazém. Contudo, esses imóveis serão considerados apenas, legalmente, sujeitos a avaliação posterior do IPHAN e de valor secundário a Estação (imóvel principal).

Como forma de avaliar o estado actual dos bens tombados ou não em Mairinque, nós realizamos uma visita técnica com o objectivo de identificar os edifícios da antiga Companhia Estrada de Ferro Sorocabana. Durante essa visita ficou evidente a descaracterização sofrida por alguns dos edifícios sem protecção legal. As casas, em sua maioria, ainda conservam as características arquitectónicas, mas já apresentam sinais de deterioração por factores naturais e a construção de novos elementos arquitectónicos, causando descaracterizações. Os prédios das



Fig. 12. Antigas oficinas da Sprocabana, actualmente sob concessão da America Latina Logística. *Fotog. de Rafaela Rogato Rondon Silva.*

oficinas, agora sob concessão da ALL, quando contrastados com o da Estação, que fica ao lado, mostram o evidente descaso com a manutenção estrutural dos edifícios, com janelas quebradas e paredes sujas. O antigo cinema foi reformado e é o único edifício da antiga empresa férrea que apresenta boas condições estruturais, assim mantém funcionalidade original. O Horto Florestal, que seria uma óptima opção de lugar para o desenvolvimento de actividades recreativas, tanto para a população (como foi em tempos remotos) quanto para visitantes, está inacessível. Transferido para a prefeitura em 1973, uma parte

da área da entrada passou a ser utilizada para oficinas mecânicas e almoxarifado de máquinas de obras. O prédio sede do horto abriga o Museu Municipal Conselheiro Francisco Paula Mayrink. A entrada, do horto, contudo, está alagada e sem medidas para a implantação de uma visita adequada, como segurança e funcionários para a manutenção da área. Nessa perspectiva, vemos vários pontos que contradizem a ideia de Viñuales (2001:109) em que deve ser considerado o conjunto do património industrial como uma unidade: “[...] edificios, terrenos libres, vías de acceso, jardines, presencia urbana. Es fundamental conservar esa unidad que, casi con seguridad, fue la que ayudó a mantener en funciones a la misma industria”. Além do que, vemos que mesmo ocorrendo a protecção do entorno do património tombado pelo IPHAN e CONDEPHAAT, pouco modificou-se na prática para os imóveis que se localizam nesse perímetro de importância.

A estação ferroviária, ponto-chave da pesquisa, mostrou-se pouco eficiente na sua proposta de musealização, ou mesmo que fosse como centro de interpretação patrimonial. O espaço não possui funcionário especializado em educação patrimonial para realizar actividades que integrem o visitante aos objectos expostos; nem há sinalização ou legendas que identifiquem as peças expostas do acervo, o que há se limita a indicar as qualidades arquitectónicas da Estação. Talvez, por isso, o público visitante seja escasso e, em geral, formado pelos próprios moradores (como constatado no livro de assinaturas), estudantes de arquitectura e membros da Associação Ferroviária. Sendo que Abad (2008) afirma que a arqueologia industrial, linha de pesquisa em que a Estação se insere, deve-se basear na multidisciplinaridade, no qual se conta com o conhecimento de arquitectos, historiadores, economistas, geógrafos, engenheiros, entre outros, para a elaboração da proposta interpretativa e de estudo do bem industrial.

A estrutura da Estação tombada também se apresenta bem degradada, contradizendo o afirmado por Meneses (2004: 81) de que a classificação tem a função justificadora da “[...] responsabilidade do poder público em salvaguardar a memória colectiva [...] a acção de inventariar, registar e tomar sob guarda, para conservar e proteger bens de valor público”. Assim, também se contrapõe ao destacado por Abad (2008) que diz que a conservação das construções, maquinis-

mo e outros elementos de autenticidade dos lugares permitem surpreender os visitantes, no qual o património se converte em um referencial indiscutível da identidade social e territorial de muitas comunidades locais. Sendo que, no caso da Estação de Mairinque, as paredes estão descascando, com lodo e mofo, além das portas e janelas estarem emperradas ou empenadas, além da sujeira, insectos e mato grande. Somado a isso, a Estação não possui elementos básicos de acessibilidade, como rampas de acesso (considerando que para chegar a Estação é preciso subir dois lances de escada) ou banheiros para uso dos visitantes.

Por fim, não existem programas de divulgação intensa desse património, o que dificulta o aumento no número de visitantes, como no próprio site da prefeitura que apenas cita a Estação, mas não faz relação com os outros prédios construídos na mesma época e pela mesma companhia, sendo que esta nem aparece na sessão de turismo do site. Isto leva-nos a desconsiderá-la como um atractivo turístico em funcionamento, apesar do seu valor histórico-arquitectónico. Sendo que muitas vezes, de acordo com Martins (2006: 47) “por onde se dá actividade turística, de uma forma ou de outra dá-se o despertar de uma consciência de lugar, de ser local e de um sentimento de orgulho [...]”, pois o turismo desperta fenómenos sociais que permite a integração da população residente. Complementamos essa ideia com Simão (2001: 45) quando este diz que “[...] os valores impregnados nas coisas do passado precisam estar amplamente divulgados para que a população local consiga reaver o seu orgulho por algo que é deles e que é valorizado”.

A cidade, com um todo, possui características culturais singulares onde podemos defini-la com um sítio histórico-ferroviários, já que possui diversos edifícios industriais (manutenção, operação, armazenamento, administrativos, de produção agrícola, de recreação), além das moradias operárias com significados artísticos e históricos. Sendo que as atracções devem ser atreladas às facilidades de visita como o Centro da Memória Ferroviária de Mairinque e instalações para exposições. Baseando-nos nas palavras de Oliveira (2003:40), para que se desenvolva um turismo cultural “essas cidades precisam contar com atracções turísticas reconhecidas e infra-estrutura apropriada para que o turismo se estabeleça como actividade económica efectiva” (hospedagem, alimentação, transporte e demais

serviços de hospitalidade). Toda esta estrutura de visita e infra-estrutura de serviços devem ser melhoradas com o tempo, não apenas a partir das expectativas de seus visitantes, mas também em acordo com as necessidades da comunidade local.

Conclusões

Ao longo dessa pesquisa tornou-se evidente que a protecção legal da estação pela classificação de dois órgãos de protecção – IPHAN e CONDEPHAAT - não foi suficiente para garantir o seu desenvolvimento de forma satisfatória ou mesmo protegê-la da acção do tempo. Desde a sua classificação, seu prédio ficou a mercê de vandalismo, descaso e da própria acção natural. Mesmo a transferência de propriedade para a administração municipal não garantiu sua conservação física ou um projecto adequado até o momento, apesar dos esforços da associação civil ou boa vontade individuais de funcionários. Ou seja, a classificação da Estação pode ser considerado uma acção isolada, fazendo com que esta chegasse a esse estado de abandono nos dias de hoje.

Actualmente, a Estação deve ser considerada também por suas qualidades históricas, como preservação da memória de seus moradores e não apenas por suas características arquitectónicas. Sendo ainda, que esta necessita de um plano adequado de recuperação estrutural, com mão-de-obra especializada nesse tipo de património, para que não se perca partes da estrutura que já estão desgastadas. Outros elementos básicos de acessibilidade devem ser providenciados, pois é direito de todos terem acesso a história da cidade. O museu necessita de uma reformulação museológica para passar fielmente e de forma compreensível seus elementos, para que provoque a curiosidade e o questionamento nos seus visitantes.

Durante a pesquisa, foi também possível identificar a existência de outros prédios construídos pela Companhia Sorocabana na cidade de Mairinque que, muitas vezes, passam despercebidos por muitos relatos sobre a cidade. Ao mesmo tempo, observou-se algumas acções isoladas por parte de associação civil local que denota ainda haver identificação com o conjunto (e não apenas com o prédio da estação). Seria importante que o poder público (municipal, provavelmente) reconhecesse tais manifestações por meio de uma política de preservação que reforçasse a relação

entre a Estação e o seu entorno.

Dentro de um projecto de valoração do conjunto ferroviário de Mairinque, a Estação, junto com outros edifícios da antiga Sorocabana, se fossem melhor divulgados na cidade, poderiam funcionar de modo mais eficaz como referências de memória para a comunidade. E inclusive associado a projectos de história oral de antigos ferroviários, para recuperar os laços entre os espaços ferroviários e as pessoas que nele trabalharam, moraram ou se divertiram. Por isso, garantir meios de interpretação patrimonial para a população local permite que a história da cidade não perca o sentido com o passar do tempo; que, aliás, os multiplique e problematize. Sendo que essa história não seria constituída apenas pela Estação, que hoje parece mais um elemento isolado de todo o conjunto ferroviário construído, mas também pelas casas, clubes, Horto florestal, cinema, oficinas, locomotivas. Enfim, o processo de preservação e difusão do património industrial de Mairinque deveria estar associado a um plano de conversação e reutilização consistente e duradouro, apoiado no conhecimento histórico do bem, rigorosa fundamentação de restauro e planeamento de difusão cultural da estação e da área da antiga vila ferroviária (mesmo que sejam mantidas as funções de moradias, operacionais, de lazer ou de áreas natural).

Por fim, concluímos que a implementação do turismo, nas actuais condições físicas dos edifícios e da infra-estrutura da cidade, se torna inviável. Para que o turismo possa se tornar um instrumento de preservação patrimonial, tal como afirma Abad (2008) ou Hernández M. (2003), seria necessário alterações significativas de tudo que pode funcionar como atractivo turístico; assim como a criação de infra-estruturas de suporte turístico como hospedagem, lugares para alimentação, estacionamento, sinalização, acessibilidade, entre outros. Porém, tais alterações não seriam isoladas (como foi a classificação da estação ferroviária), mas inseridas num planeamento municipal para a preservação das instalações ferroviárias. Trata-se de um processo de reforço identitário tanto para a população local quanto para os visitantes. Inicialmente, pode-se pensar em acções locais para atrair o interesse da população residente a história da cidade. Estimula-se inclusive aquelas existentes, que permitissem ampliar o sentimento de pertença àquele lugar e àquela história e então garantir a preservação dos imóveis. Afinal, as pessoas

estarão cientes de que suas ações poderão gerar perdas irreversíveis. E, então, futuramente, pensar em ações maiores, como o comboio turístico que está previsto para ficar pronto entre 2012 e 2013.

A Associação ferroviária, junto com cidadãos isolados de Mairinque tem claro interesse em ajudar no desenvolvimento da cidade com base no legado histórico-cultural, usando desde os imóveis sem proteção legal até fontes orais. Agora, acreditamos faltar apenas à criação de vínculos entre membros interessados, o poder público e a comunidade local. E que isto leve a investir nessa área, que pode gerar benefícios para ambas as partes envolvidas, preservar a história local, reconhecimento social e gerar benefícios econômicos. Desta forma, entendemos o turismo cultural como um instrumento promotor da preservação do património industrial ferroviário.

Referências

i) artigos de revista

- A.M.P.F. (2008). "E a nossa história?", Associação Mairinquense de Preservação Ferroviária, I (I).
- KÜHL, Beatriz Mugayar (s.d). O legado da expansão ferroviária no interior de São Paulo e questões de preservação. Recuperado em 03 Março, 2012, de http://www.arquitetura.eesc.usp.br/sspa/arquivos/palestras/Beatriz_M_Kuhl.pdf.
- MAIA, Lourdes Regina Galvão, & DIAS Reinaldo (2010), "A recuperação do Patrimônio Industrial Ferroviário e as percepções da comunidade: um estudo sobre o trem da Vale x Moradores de Ouro Preto (MG)", Revista Eletrônica Patrimônio: Lazer & Turismo, 76.
- MURTA, Rachel Sant'Anna (2001), Consolidação do patrimônio e apropriação do espaço urbano: o caso da Praça da Estação de BH – MG. Turismo e desenvolvimento, 05.
- OLIVEIRA, Eduardo Romero (2010), Patrimônio ferroviário do Estado de São Paulo: As condições de preservação e uso dos bens culturais. Recuperado em 14 junho de <http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/6129/4451>.
- RAMOS, Karen Vieira. FIGUEIREDO, Antônio Marcus Lima (2009), Cultura e turismo: um estudo sobre as trocas interculturais na prática turística. V ENECULT - Encontro de Estudos dos Multidisciplinares em Cultura, Salvador, BA, Brasil.
- RODRIGUES, Marly (2010), "Patrimônio Industrial, entre o fetiche e a memória", *usj – arq. urb*, VI (3): 31-40.
- ### **ii) livros**
- ABAD, Carlos J. Pardo. (2008), Turismo y Patrimonio Industrial. Madri: Editorial Síntesis.
- ALLIS, Thiago; Brambatti, Luiz Ernesto (2010), Trens e Turismo. Caxias do Sul, RS: Meridiano.
- COSTA, Luiz Augusto M (2003), O Ideário Urbano Paulista na Virada do Século XIX. São Paulo: Rima Editora.
- COSTA, Everaldo Batista da (2010), A concretude do fenômeno turismo e as cidades patrimônio mercadoria: uma abordagem geográfica. Rio de Janeiro: Livre Expressão.
- HERNÁNDEZ, Maria Garcia (2003), Turismo y conjuntos monumentales: capacidad de acogida turística y gestión de flujos de visitantes. Valencia: Cañada Blanch Fundación.
- KÜHL, Beatriz Mugayar (1998), Arquitetura do ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação. São Paulo: Ateliê-FAPESP.
- MARTINS, Clerton (2006). Patrimônio cultural: da memória ao sentido do lugar. São Paulo: Roca.
- MENESES, José Newton Coelho (2004), História e Turismo Cultural. Belo Horizonte: Autêntica.
- MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de (1993), Problemática da identidade cultural nos museus: de objetivo (de ação) a objeto (de conhecimento). Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material, 01.
- OLIVEIRA, Fernando Vicente (2003), Capacidade de carga nas cidades históricas. Campinas/SP: Papirus.
- PERICHI, Ciro Caraballo (1997), "Que é museologia?", in ARNAUT, Jurema Kopke Eis; ALMEIDA, Cícero Antonio Fonseca. Museografia: a linguagem dos museus a serviço da sociedade e de seu patrimônio. Rio de Janeiro: IPHAN/OEA.
- SANTOS, Cecília Rodrigues dos (2005), De Santos a Jundiá: nos trilhos do Café com a São Paulo Railway. São Paulo: Magma.
- SIMÃO, Maria Cristina Rocha (2001), Preservação do patrimônio cultural em cidades. Belo Horizonte: Autêntica.
- SOUKEF, Caio Junior (2001), Sorocabana: uma saga

- ferroviária. São Paulo: Diaeto.
- VIÑUALES, Graciela Maria (2001), Patrimônio industrial: restaración o reciclaje?, in Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España. Sevilla: Editorial Comares.
- iii) dissertações e manuscritos**
- DIAS, Maurício Sérgio; SOUZA, Iara Lis Franco Schiavinato (1994), "Cidade e ferrovia: Estação Mayrink", relatório científico não publicado. Departamento de História, Faculdade de ciências e letras de Assis, Universidade Estadual Paulista.
- vi) fontes documentais**
- BRASIL, IPHAN. Guia dos Bens Móveis e Imóveis Inscritos no Livro de Tombo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional 1938 - 2009. Recuperado em 11 Julho de 2012, URL: portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=1356.
- BRASIL. Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. Recuperado em 14 Junho de 2012, <http://www.rffsa.gov.br/>.
- COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA (1882-1902), Relatórios da Companhia União Sorocabana e Ituana. Museu da Companhia Paulista (Jundiaí).
- CONDEPHAAT (1984), Processo de Tombamento da Estação de Mairinque nº 24383/86. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo.
- ESTADÃO (2002), Estação de Mairinque será patrimônio histórico nacional. Recuperado em 27 Julho de 2012, URL: www.estadao.com.br/arquivo/cidades/2002/not20021125p21368.htm.
- TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage – TICCIH) (2003). Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial. Recuperado em 8 Julho de 2011, URL: www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf.
- NOSSA ESTRADA- mensário oficial da E. F. Sorocabana - nº 9, Março 1939.
- PUJOUL Jr. (1908), "Uma estação modelo", Revista Polytechnica. IV (22).
- PREFEITURA DE MAIRINQUE. Breve histórico: "Município de Mairinque". Recuperado em 14 Abril, URL: www.mairinque.sp.gov.br/acidade.
- PREFEITURA DE SÃO ROQUE (2011), Implantação do trem turístico em São Roque avançou ainda mais nesta semana. 2011. recuperado em 22 abril de 2012, URL: www.saoroque.sp.gov.br/noticias/noticia.asp?id=1927.
- RESCHKE, Alexandra (2007), Programa de destinação do patrimônio da extinta RFFSA para apoio ao desenvolvimento local. Orientação aos municípios e entidades privadas sem fins lucrativos. Secretaria do Patrimônio da União.
- RFFSA (2006), Relatório de gestão. Recuperado em 22 Junho de 2012, URL: www.rffsa.gov.br/principal/Rel_Gestao_2006.pdf.
- HUDSON, Kenneth (1976), Industrial Archaeology – a new introduction. Londres: John Backer.
- KÜHL, Beatriz Mugayar (2009), Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro. Cotia, SP: Ateliê Editorial.
- RODRIGUES, Angela Rosch (2011), Estudo do Patrimônio Industrial com Uso Fabril da Cidade de São Paulo. Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.
- TICCIH. Carta de Nizhny Tagil, 2003. Disponível em: www.patrimonioidustrial.org.br/modules.php?name=News&file=article&sid=29 Acesso em: 1 de Novembro de 2010.

ABSTRACT: *This paper aims to study the Mairinque railway station, built in 1906, in a railway village, maintenance workshops along the Company and Union Sorocabana Ituana. From the recognition of historical and architectural importance of the station and its legal protection, the project seeks to expose new possibilities to use an object that has long been neglected by tourism goals until it disappeared. Therefore this study begins by detailing the history of the asset at its insertion on the railway complex. We also analyze the state of preservation, the use and existing legal protection for both the station and the surrounding buildings, the use of heritage buildings methodology. We believe that the review from the perspective of tourist use, may contribute to: affirm their value as memory reference station and regional identity; optimize the reuse of all assets, and assist in its dissemination as a new type of cultural property, called industrial rail heritage.*

KEYWORDS: *Industrial heritage; railways; Mairinque (São Paulo, Brasil); industrial architecture.*

RÉSUMÉ: *Cet article vise à étudier la gare Mairinque, construite en 1906, à côté des ateliers de maintenance ferroviaire de la Companhia União Sorocabana e Ituana. En plus de la reconnaissance de l'importance historique et architecturale de la gare et de sa protection juridique, le projet vise à exposer de nouvelles possibilités d'utilisation pour un bâtiment qui a été longtemps négligé aux objectifs touristiques et laissé au hasard du temps jusqu'à ce qu'il disparaisse. Ainsi, cette étude commence par détailler un peu plus sur l'histoire du bâtiment et son insertion dans le complexe ferroviaire. Nous analysons également l'état de conservation, l'utilisation et la protection juridique que existe aujourd'hui pour la gare et les bâtiments qui l'entourent, à partir de la méthodologie d'inventaire du patrimoine bâti. Nous soutenons que l'évaluation du point de vue de l'usage touristique peut contribuer à affirmer leur valeur en tant que gare de référence de la mémoire et de l'identité régionale, à optimiser la réutilisation de l'ensemble patrimonial, et à aider à sa diffusion comme un nouveau type de bien culturel, appelé patrimoine industriel ferroviaire.*

MOTS-CLÉS: *Patrimoine industriel; chemins de fer; Mairinque (São Paulo, Brasil); architecture industrielle.*

