

## **Análise da proteção atribuída ao Complexo Fepasa em Jundiaí (SP) cotejada com as diretrizes de preservação**

DOI: 10.20396/labore.v16i00.8669355

**Milena Meira da Silva**

<https://orcid.org/0000-0001-9864-3239>

Universidade Estadual de Campinas / Campinas [SP] Brasil

**Eduardo Romero de Oliveira**

<https://orcid.org/0000-0002-1287-4798>

Universidade Estadual Paulista / Bauru [SP] Brasil

### RESUMO

Neste estudo se propôs levantar dados da condição do Complexo Fepasa em Jundiaí, situado no interior do estado de São Paulo, enquanto bem ferroviário protegido, por meio de tombamento decretado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), a fim de contrastar com diretrizes existentes sobre conservação do patrimônio, especificamente, o da tipologia industrial. Para isso, foram analisadas sete diferentes cartas patrimoniais que orientam quanto à preservação do patrimônio cultural, cotejadas com as motivações que levaram ao decreto do tombamento, justificativas do corpo técnico e valorações consideradas na proteção do bem. Realizou-se consulta a livros e documentos públicos, a exemplo do processo de tombamento e as cartas patrimoniais, além do auxílio na identificação de bens, por meio de Sistema de Informação Geográfica (SIG). Ao fim, identificou-se que, apesar de algumas iniciativas condizentes com as recomendações de preservação ao patrimônio, ainda falta diversidade e orientação no órgão de preservação na figura de seu corpo técnico quanto à proteção, conservação e identificação de valorações, especialmente as voltadas ao patrimônio industrial ferroviário.

### PALAVRAS-CHAVE

Tombamento. Cartas patrimoniais. Patrimônio ferroviário. Proteção. Paisagem.

### **Analysis of the protection attributed to the Fepasa Complex in Jundiaí (state of São Paulo, Brazil) compared with the preservation guidelines**

### ABSTRACT

In this study, it was proposed to collect data on the condition of the Fepasa Complex in Jundiaí, located in the interior of the state of São Paulo, as a railway asset protected by the National Institute of Historical and Artistic Heritage (Iphan/Brazil), in order to contrast with existing guidelines on heritage conservation, specifically that of the industrial category. For this, seven different heritage charters were analyzed that guide the preservation of cultural heritage, compared with the motivations that led to the decree of tipping, justifications of the technical staff and valuations considered in the protection of the heritage. Books and public documents were consulted, such as the tipping process itself and the patrimonial charters, in addition to assistance in the identification of assets through the Geographic Information System (GIS). In the end, it was identified that, despite some initiatives consistent with the recommendations of preservation of the heritage, there is still a lack of diversity and guidance in the preservation agency in the figure of its technical staff regarding the protection, conservation and identification of valuations, especially those aimed at the railway industrial heritage.

### KEYWORDS

Heritage chapter. Preservation. Railway heritage. Landscape.

## 1. Introdução

As cartas patrimoniais, principais recomendações para a preservação do patrimônio, advêm de reuniões entre representantes de diferentes países interessados nessa temática e que geram documentos que servem de parâmetro para medidas direcionadas aos bens patrimoniais. Ao longo de seu desenvolvimento nota-se cartas patrimoniais com indicações específicas em diferentes temáticas, como: refuncionalização do patrimônio, especificamente através do turismo, conforme focado nas Normas de Quito (1967); a salvaguarda do patrimônio integrada a políticas urbanísticas, segundo expressa a Declaração de Amsterdã (1975); o direcionamento a conjuntos históricos, como a Recomendação de Nairóbi (1976); e especificações para a identificação das valorações empregadas ao patrimônio, como propõe a Carta de Burra (2013). Há também as cartas patrimoniais direcionadas às categorias específicas de patrimônio, como o patrimônio industrial, cuja fundamentação e recomendações gerais foram propostas por *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), na Carta de Nizhny Tagil (2003), e TICCIH e *International Council of Monuments and Sites* (Icomos), nos Princípios de Dublin (2011). Além da Carta de Riga (2005), desenvolvida pela *European Federation of Museum and Tourist Railways* (Fedecrail), voltada especificamente aos elementos ferroviários.

Para se compreender o intuito e proposições de cada carta patrimonial é relevante contextualizá-las. As Normas de Quito foram formuladas no Equador, em 1967, pela Organização dos Estados Americanos (OEA). Por meio de reunião entre membros se discutiu a respeito da conservação e reutilização de monumentos e lugares de interesse histórico e artístico, sobretudo, com a ênfase econômica na valorização dos monumentos, de maneira a promover seu reconhecimento e apresentação pelo turismo. A Declaração de Amsterdã (1975) foi elaborada pelo Conselho da Europa, através do Congresso do Patrimônio Arquitetônico Europeu. Portanto, com forte apelo ao aspecto material do patrimônio europeu, integrado aos interesses urbanísticos na preservação do patrimônio. A Recomendação de Nairóbi (1976) tem como foco os conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea, a partir da 19ª Sessão da *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (Unesco).

Finalizando as recomendações gerais direcionadas ao patrimônio, destaca-se a Carta de Burra (2013), cuja primeira versão foi redigida pelo Icomos, na Austrália, em 1980, com posteriores atualizações, como a de 2013, consultada neste estudo. Nessa declaração preza-se pelo reconhecimento da significação cultural presente em sítios de relevância cultural, cujos valores atribuídos justificam a preservação de um patrimônio. A Carta de Nizhny Tagil (2003) e os Princípios de Dublin (2011) são direcionadas ao patrimônio industrial, discutindo acerca de sua conservação e proteção. Por fim, a Carta de Riga (2005), elaborada pela Fedecrail, é voltada às ferrovias e equipamento histórico ferroviário explorados pelo turismo.

As referidas cartas patrimoniais servem de orientação para discussões e proposições para patrimônios de diversas naturezas, sendo, as últimas mencionadas, direcionadas, especificamente, ao patrimônio industrial. Os vestígios dessa estrutura industrial permanecem registrados como *rugosidades* (Santos, 2006) e, nesse caso, como camada de atividade industrial ocorrida anteriormente no território. Os remanescentes ferroviários, compreendidos como pertencentes da gama industrial, são entendidos como estruturas de redes de transportes.

Em âmbito brasileiro, especificamente no estado de São Paulo, consolidou-se a primeira ferrovia de capital nacional. Estruturada na segunda metade do século XIX, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) surge com o intuito de escoamento da produção e transporte de pessoas. Mesmo após a promissora atuação dessa e outras companhias ferroviárias no estado, Cuéllar (2019, p. 69) aponta que, entre outros fatores, o baixo investimento na manutenção da infraestrutura ferroviária e crescente percentual de distribuição de dividendos, com uma “gestão empresarial depredadora” ao longo da primeira metade do século XX, contribuíram para agravar seus problemas estruturais, motivando o encerramento das atividades.

Partindo do pressuposto que “[...] as linhas ferroviárias, e as várias construções a elas associadas, caracterizam regiões, fazendo parte de sua identidade” (Kühl, 2012, p. 158), ascende-se a discussão acerca do desafio da preservação do patrimônio ferroviário e reconhecimento da valoração a ele associada. Em meio às diversas estruturas ferroviárias distribuídas em diferentes cidades do interior do estado de São Paulo, neste estudo se propõe discutir acerca do Conjunto de Edificações da CPEF em Jundiá, conhecido como Complexo Fepasa, cuja proteção foi decretada em nível federal em 2002, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), através do processo 1.485-T-2001 (Figura 1).



**Figura 1.** Perímetro de tombamento do Complexo Fepasa decretado pelo Iphan. Fonte: Elaborado pela autora a partir do *software* Qgis, 2019, baseado no processo nº 1.485-T-2001 do Iphan.

O intuito deste estudo consiste em levantar dados da condição do Complexo Fepasa em Jundiaí enquanto bem protegido por meio de tombamento decretado pelo Iphan, a fim de cotejar com determinadas diretrizes existentes sobre conservação do patrimônio, especificamente da tipologia industrial. Para isso, foram analisadas sete diferentes cartas patrimoniais que orientam quanto a preservação do patrimônio sobre as seguintes perspectivas: preservação, conservação, reutilização, planejamento e gestão, entorno e paisagem, e participação da comunidade. Tais recomendações foram comparadas com as motivações dispostas no processo de tombamento do Complexo Fepasa, considerando as justificativas do corpo técnico e valorações consideradas na proteção do bem, por meio de consulta ao documento na superintendência do Iphan em São Paulo. Para auxiliar na identificação dos bens associados à CPEF em Jundiaí utilizou-se ferramenta de georreferenciamento, o *software* Qgis.

Constituídas em momentos históricos distintos e com conceituações próprias da época, ainda que envolva conceitos hoje parcialmente superados, acredita-se que as cartas patrimoniais aqui apresentadas auxiliam na análise sobre o processo de tombamento atribuído pelo Iphan ao Complexo Fepasa em Jundiaí. Assim, apresenta-se a seguir a discussão sobre os diferentes temas de interesse que interferem na apreciação da valoração e proteção de um bem cultural, especificamente, do patrimônio ferroviário.

Este estudo compõe os resultados alcançados na dissertação de mestrado da autora, desenvolvida entre os anos de 2017 a 2019 no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC) da Universidade Estadual Paulista (Unesp), e financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), por meio do processo nº 2017/06220-3. As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade dos autores e não necessariamente refletem a visão da Fapesp.

## 2. Diretrizes das cartas patrimoniais

### 2.1. PRESERVAÇÃO

O tema preservação é tratado nas Normas de Quito (1967) sob o viés do potencial de uso econômico do “monumento” – modo no qual o patrimônio é entendido no contexto de elaboração da carta – enquanto na

Declaração de Amsterdã (1975), carta patrimonial cuja a concepção de patrimônio está atrelada ao seu caráter arquitetônico, a preservação é vista em consonância com a integração desse objetivo aos planos de desenvolvimento de caráter urbano. Na Recomendação de Nairóbi (1976) a preservação do patrimônio, nela concebido a partir de conjuntos históricos e urbanos, é entendida por meio da integração com outros conceitos tratados no campo patrimonial, como a conservação, a restauração e a reabilitação. Na Carta de Burra (2013) as recomendações se direcionam aos bens com significância cultural, especificamente, no que se refere à preservação. O destaque cabe aos materiais físicos ou condições que permitam reconhecer e evidenciar essa significância, que, inclusive, justifica sua colocação como patrimônio (Icomos, 2013).

Nas cartas patrimoniais direcionadas ao patrimônio industrial, como a Carta de Nizhny Tagil (2003) e os Princípios de Dublin (2011), destaca-se a necessidade em se proteger de modo a resguardar esses bens para seu conhecimento por gerações futuras. Para isso, tem de se atentar às suas características específicas como complexos e conjuntos de edifícios, e paisagens industriais, com a prioridade de sua conservação *in situ* (IICCIH, 2003). A preservação e perpetuação das habilidades tradicionais industriais também é apontada na Carta de Riga (2005), mas, direcionada ao patrimônio ferroviário. Desse modo, destaca-se a preservação das práticas de trabalho desenvolvidas na indústria, de um ponto de vista social, mas, principalmente, dos artefatos tecnológicos utilizados no desenvolvimento das atividades ferroviárias (Fedecrail, 2005).

## 2.2. CONSERVAÇÃO

A conservação é abordada nas Normas de Quito (1967) principalmente por meio da utilização dos monumentos, ou seja, intimamente relacionada ao seu valor de uso. Na Declaração de Amsterdã (1975), de modo semelhante ao tópico “preservação”, a conservação do patrimônio é direcionada a um cunho mais abrangente, como o objetivo maior do planejamento das áreas urbanas e físico territoriais, em níveis centrais, regionais e locais, com participação dos cidadãos situados em áreas urbanas e rurais (Conselho da Europa, 1975). Na Carta de Burra (2013), considerado o foco nas significações culturais do patrimônio, a recomendação é que se identifique e abranja os aspectos culturais e naturais, sem ênfase injustificada em qualquer um desses, mas, considerando a significância que justifica a consideração do bem como patrimônio. Nesse processo de conservação, a Carta de Burra (2013) também menciona diversas outras concepções comuns na discussão de patrimônio, como a manutenção, a preservação, a restauração, podendo combinar diferentes medidas para a finalidade da conservação do bem de significância cultural (Icomos, 2013).

Direcionado ao patrimônio industrial, a Carta de Nizhny Tagil (2003) destaca a necessidade em se conservar as evidências técnicas sobre a fabricação dos objetos, com ênfase na preservação de sua integridade funcional, nos propósitos de sua construção, e processos industriais estabelecidos (IICCIH, 2003). Nos Princípios de Dublin (2011) a mesma abordagem de viés sustentável apresentada nas recomendações sobre a preservação do patrimônio industrial é também apreendida nas indicações para sua conservação. Desse modo, o objetivo de conservar o patrimônio deve afetar as diferentes instâncias administrativas, integrada à gestão do bem, contemplando suas dimensões históricas, tecnológicas e socioeconômicas, para sua devida identificação, conservação e reconhecimento de seu significado e valor patrimonial (Icomos, 2011). Na Carta de Riga (2005) as indicações para a conservação dos equipamentos ferroviários se encontram integradas com as proposições de restauração, como a recomendação de uso de materiais compatíveis com técnicas originais ou que estejam historicamente atreladas ao bem, sempre de modo planejado e devidamente registrado.

## 2.3. REUTILIZAÇÃO/REFUNCIONALIZAÇÃO

Nas Normas de Quito (1967) a reutilização é vista como uma ação necessária para a revalorização do patrimônio, seguindo a função social do “monumento nacional”. Nesse caso, cabe ao Estado o cumprimento dessa função, compatível com a propriedade privada, e podendo utilizar moderna técnica museológica, ou o turismo, como atividade de rápido retorno econômico (OEA, 1967). Na Declaração de Amsterdã (1975) se reconhece que o patrimônio pode receber novos usos seguindo com as necessidades contemporâneas, atrelando o valor cultural e o valor de utilização.

A contribuição da Recomendação de Nairóbi (1976) ao tema se assemelha ao objetivo de conservação, ao trazer recomendações sobre novos acréscimos e transformações que atentem sobre a autenticidade do patrimônio. Pelo fato de ser direcionada aos conjuntos urbanos, a Recomendação de Nairóbi (1976) destaca a utilização atrelada ao cotidiano presente no entorno desses conjuntos, e, de modo semelhante à Declaração de Amsterdã (1975), também enfatiza a integração do valor cultural e do valor de utilização nas proposições de uso ao patrimônio.

Na Carta de Burra (2013) preza-se pelo uso compatível, de modo que respeite a significância cultural do sítio. Desse modo, a permanência ou introdução de um uso significativo atua também sobre a conservação do sítio (Icomos, 2013). Essa relação direta do uso com a conservação do patrimônio também é tratada na Carta de Nizhny Tagil (2003), na qual se compreende que

*[...] os novos usos devem respeitar o material significativo e manter os padrões originais de circulação e atividade, e deve ser o mais compatível com o uso original ou principal possível. É recomendável habilitar uma área onde se represente o uso anterior. Continuar adaptando e usando edifícios industriais evita desperdício de energia e contribui para o desenvolvimento sustentável. O patrimônio histórico pode ter um papel importante na regeneração econômica de áreas deterioradas ou em declive. A continuidade implicada pela reutilização pode proporcionar estabilidade psicológica às comunidades que se deparam com o repentino fim de uma fonte de trabalho de muitos anos. (TICCIH, 2003:5, tradução nossa).*

De certo modo, o trecho da Carta de Nizhny Tagil destacado acima copila as diversas indicações referentes ao uso do patrimônio tratadas nas cartas patrimoniais apresentadas anteriormente. Menciona a necessidade de uso de material compatível, a função sustentável da refuncionalização do patrimônio, a regeneração econômica do sítio e seu entorno, e a função do uso na vida cotidiana das comunidades circundantes. Especificamente, na Carta de Nizhny Tagil (2003) as sugestões de uso englobam roteiros temáticos e museus especializados, de forma a transferir o conhecimento da tecnologia empregada na indústria. A apresentação do patrimônio ao público também é mencionada como possibilidade de uso ao caso do patrimônio ferroviário tratado na Carta de Riga (2005), especialmente por meio do turismo.

## 2.4. PLANEJAMENTO E GESTÃO

Neste tópico, nas Normas de Quito (1967), mais uma vez, destaca-se a sugestão de planos integrados entre os monumentos e os planos de ordenação. Por trazer como tema central o campo da arquitetura e urbanismo, a Declaração de Amsterdã (1975) também recomenda essa integração. Sugestão semelhante à proposta na Recomendação de Nairóbi (1976), na qual destaca-se a salvaguarda e integração de conjuntos históricos ou tradicionais como elementos fundamentais na planificação das áreas urbanas e demais planejamentos nesse campo, incidentes em diferentes âmbitos.

Ao caso do patrimônio industrial, a Carta de Nizhny Tagil (2003) orienta que os valores identificados nessa categoria de patrimônio sejam mantidos e integrados nas políticas empregadas à área, e assegurados por meio de medidas legais, financeiras e administrativas. Nos Princípios de Dublin (2011), além de indicações semelhantes às apresentadas nas outras cartas patrimoniais abordadas, destaca a necessidade de rápida resposta das autoridades frente ao fechamento de sítios e complexos do patrimônio industrial, a fim de evitar a remoção de elementos relevantes para sua composição e compreensão. Por fim, na Carta de Riga (2005) as recomendações se direcionam à conservação dos arquivos e registros associados aos equipamentos ferroviários.

## 2.5. ENTORNO E PAISAGEM

Nas Normas de Quito (1967) é enfatizada a associação do monumento com seu contexto urbano e elementos circundantes, cujos planos direcionados aos monumentos devem ser estendidos também a essas áreas. Na Recomendação de Nairóbi (1976) há menção ao termo “ambiência” de conjuntos históricos ou tradicionais, como “[...] o quadro natural ou construído que influi na percepção estática ou dinâmica desses conjuntos, ou a eles se vincula de maneira imediata no espaço, ou por laços sociais, econômicos ou culturais” (Unesco, 1976:I). A concepção de entorno expressa na Carta de Burra (2013) se relaciona a configuração imediata de um sítio de significância cultural, e que, inclusive, corrobora em sua compreensão.

Na Carta de Nizhny Tagil (2003) e nos Princípios de Dublin (2011) o conceito de entorno e paisagem estão imbuídos na própria definição de patrimônio industrial. Por se tratar de extensas áreas de ampla influência, o patrimônio industrial atende aspectos culturais e naturais no território onde se desenvolveu. A relevância do conceito paisagem nos Princípios de Dublin (2011) se expressa ainda no reconhecimento das valorações empregadas, nos espaços e relações das pessoas com o patrimônio industrial, de modo que influi em sua concepção, conformação, proteção, refuncionalização e difusão.

## 2.6. PARTICIPAÇÃO DA COMUNIDADE

Nas Normas de Quito (1967) a colaboração dos particulares é entendida como imprescindível nos planos de valoração ao patrimônio. De modo semelhante, na Declaração de Amsterdã (1975) a participação e o

apoio da opinião pública são vistos como essenciais, não cabendo apenas a especialistas. Portanto, preza-se pela comunicação acessível junto à população. A Carta de Burra (2013) prevê a participação da comunidade organizada em meio às associações, e que possuam conexão especial com o sítio, uma vez que essas conexões ativas influenciam em sua conservação e na continuidade e permanência dos significados que influem na valoração do sítio (Icomos, 2013).

A participação da comunidade nos temas relativos ao patrimônio industrial é destacada na Carta de Nizhny Tagil (2003), inicialmente, por meio do valor social dessa categoria de bens, que influenciou no registro de vida de mulheres e homens, proporcionando *um importante sentimento de identidade* (TICCIH, 2003:2, tradução nossa). *Além dessa valoração, destaca-se também a gestão participativa: “não se deve estimar esforços a fim de assegurar a consulta e a participação das comunidades locais na proteção e conservação de seu patrimônio industrial* (TICCIH, 2003:4, tradução nossa).

Como aspecto conformador do patrimônio industrial, a importância do social é expressa nos Princípios de Dublin (2011), no saber fazer relacionado às habilidades dos sujeitos que estiveram envolvidos com a indústria. Nessa carta patrimonial também se compreende a importância da participação social no registro de estruturas e sítios relacionados ao patrimônio industrial.

De modo geral, percebe-se, ao longo das cartas patrimoniais, o desenvolvimento de conceituações e recomendações, bem como, os avanços nas discussões relativas aos temas propostos a esse aprofundamento quanto à preservação, conservação, gestão e reutilização do patrimônio. Trata-se de problemáticas que seguem em debate no período contemporâneo.

Baseando-se nessas orientações gerais, principalmente nas cartas direcionadas ao patrimônio industrial, no próximo tópico será analisado o processo de tombamento atribuído pelo Iphan ao conjunto ferroviário denominado Complexo Fepasa, em Jundiaí, no estado de São Paulo. Para essa análise, centra-se nas principais motivações que levaram ao seu tombamento, as justificativas e valorações apresentadas pelo corpo técnico do órgão de preservação, e também aquelas dispostas pelos solicitantes da proteção. Considerou-se também a identificação dos usos adotados no conjunto ferroviário, bem como nos demais elementos associados ao Complexo Fepasa internamente e em seu entorno, não necessariamente mencionados no processo de tombamento. Esta última análise contou com o suporte de ferramenta de georreferenciamento para identificação e análise espacial.

### 3. Processo de tombamento

O processo de tombamento do Conjunto de Edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Jundiaí [SP] – atualmente conhecido como Complexo Fepasa -, identificado pelo nº 1.485-T-2001, foi aberto em 2001, e expedido pelo Iphan. Ele é organizado da seguinte maneira: 3 anexos e 4 volumes em sua constituição, além de 19 volumes adicionais relativos aos documentos, discussões e demais arquivos instituídos antes, durante e após o tombamento do bem. Os primeiros anexos e volumes estão disponíveis na sede do Iphan no Rio de Janeiro, no entanto, sua cópia digitalizada é disponibilizada na 9ª Superintendência do Iphan, em São Paulo, assim como, os processos para aprovação de projetos, ambos disponíveis para consulta com o agendamento prévio. Os mencionados documentos foram utilizados como base para a análise aqui proposta.

O pedido de estudo de tombamento do Conjunto de Edificações da CPEF em Jundiaí-SP partiu da Comissão de Defesa do Patrimônio Histórico de Jundiaí, constituintes e pertencentes à Sociedade Amigos do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico de Jundiaí (Soapha). O pedido foi protocolado junto à 9ª Superintendência Regional do Iphan, no dia 27 de outubro de 2000, pela então representante da Soapha, Maria Diva Vasconcelos Taddei. Na solicitação considerou-se o valor histórico do complexo, e o potencial de ocupação como centro de pesquisa e produções artísticas nas edificações ferroviárias. Ressalta-se também a preocupação dos solicitantes quanto à preservação do acervo móvel e edificações do conjunto, que havia sido federalizado, ficando sob os cuidados da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA).

O mencionado acervo móvel era composto por maquinário e documentos que apresentavam dados sobre a constituição das cidades paulistas, progressos da ferrovia, tecnologia, migrações, entre outros, que estavam se perdendo com a federalização. Anterior a esse, houve outros pedidos de tombamento em âmbito estadual e federal por entidades e cidadãos de Jundiaí, mas que não foram concretizados.

Com o terreno de 111.179,91m<sup>2</sup> e área construída de 45.241,25m<sup>2</sup>, o complexo da CPEF em Jundiá estava sobre propriedade da Companhia Paulista de Obras e Serviços (CPOS), e encontrava-se parcialmente ocupado por setores municipais e estaduais da administração pública, atendendo o Museu da Companhia Paulista, o Batalhão da Polícia Militar, a Secretaria de Transporte, entre outros (Soapha, 2000 in Iphan, 2004, vol. I:90 *apud* Silva, 2019, p. 38). Seu estado de conservação, segundo avaliação da Soapha, era considerado razoável: “o traçado original do prédio de oficinas foi mantido, faltando uns poucos prédios demolidos antes da federalização. O conjunto, no geral, mantém-se como estava no início do século passado” (*Ibidem*, 2004, vol. I:90-91, *apud* Silva, 2019, p. 39).

A justificativa apresentada pela Soapha na solicitação de estudo de tombamento destacou a relevância das oficinas na história econômica em diferentes esferas; a importância dos armazéns da CPEF como estoques reguladores; o transporte gratuito para a mão de obra imigrante; o sistema de eletrificação de locomotivas; a instituição do primeiro sistema previdenciário brasileiro; além de suas características construtivas, consolidando-o como “um dos melhores exemplares da arquitetura ferroviária/oficinas do país” (*Ibidem*, 2004, vol. I:90-91 *apud* Silva, 2019, p. 39).

Em primeiro parecer do técnico historiador do Iphan, Carlos Cerqueira, emitido em março de 2001, considerou-se o componente afetivo, reconhecido como parte importante do trabalho e da vida dos antigos trabalhadores da CPEF, e sua relevância no nascimento da indústria nacional e no desenvolvimento da economia brasileira, baseada na exportação de café (Cerqueira, 2001 in Iphan, 2004, vol. I: 113 *apud* Silva, 2019).

O historiador também acrescentou em seu argumento o modelo de organização capitalista adotado na empresa, com mecanismos de controle, que perpassou pela construção de moradias para seus funcionários, capacitação por meio de escola de aprendizes, e instituição de sistema previdenciário, a fim de “ceder privilégios” aos trabalhadores imigrantes com a finalidade de poder continuar a explorá-los” (Segnini, 1982 *apud* Cerqueira, 2001 in Iphan, 2004, vol. I:114 *apud* Silva, 2019, p. 39). Ações que Grandi e Inoue (2021) entendem como instrumentos de controle do trabalho, típicos de uma lógica paternalista. Cerqueira menciona ainda, como fator relevante, a criação de diversas organizações por iniciativa da CPEF e seus trabalhadores e, também, sua posição como a primeira estrada de ferro a substituir o carvão pela eletricidade na América do Sul (Cerqueira, 2001 in Iphan, 2004, vol. I:115 *apud* Silva, 2019, p. 40). Para Cerqueira “as edificações, os equipamentos das oficinas e as composições ferroviárias são talvez o que resta de mais significativo desse processo” (*Ibidem*, 2004, vol. I:117 *apud* Silva, 2019, p. 40).

O Coordenador Técnico de Proteção Deprot/Iphan, Galvão Júnior, indicou o tombamento do conjunto de edificações e de bens móveis da CPEF, motivado por seu valor arquitetônico e histórico. O conjunto ferroviário foi adquirido pela Prefeitura de Jundiá em 2001, e a indicação de tombamento de Galvão Júnior estabeleceu como perímetro da área os limites de propriedade da Prefeitura e da RFFSA. O coordenador técnico indicou a inscrição do bem nos Livros do Tombo Histórico e de Belas Artes. Ele compreendeu que o conjunto era composto por 34 edificações, em uma área de 111.179,91m<sup>2</sup>. Compunha o bem “a área do pátio ferroviário, com o complexo de acesso e manobras, estação, oficinas, escritórios e edículas específicas de fiscalização, guarda, depósitos, etc.” (Galvão Júnior, 2002 in Iphan, 2004, vol. II: 253 *apud* Silva, 2019, p. 41).

Galvão Júnior reconheceu que o complexo e elementos associados representam a “melhor técnica de engenharia ferroviária do final do século XIX”, além de sua arquitetura de padrões projetivos, que “atinge também um excepcional grau de monumentalidade” (*Ibidem*, 2004, vol. II:254 *apud* Silva, 2019, p. 41). Além disso, referente ao entorno, o coordenador técnico compreendeu que o traçado urbano se adequou às demandas da ferrovia.

Em parecer jurídico emitido por Tereza Beatriz da Rosa Miguel é apontado que os estudos desenvolvidos justificam apenas a inscrição do bem no Livro do Tombo Histórico. Logo, em notificação aos proprietários dos bens, o Presidente do Iphan à época justifica seu tombamento apenas pelo valor histórico do conjunto.

Borin, representante da Soapha, mencionou que havia diversas ocupações em parte das edificações do complexo ferroviário:

[...] o Arquivo Histórico Ferroviário, o Museu da Companhia Paulista, o acervo da Biblioteca da Fepasa e, como sede da Secretaria de Educação e Cultura de Jundiá, o edifício principal frequentado por grupos culturais de dança e teatro. Ademais, cita também quatro galpões das antigas oficinas ocupados com instalações gerais das

*Secretarias de Transporte e de Obras do Município, além de outros quatro galpões alugados para a multinacional espanhola CAF do Brasil S.A. Vale apontar ainda que três das antigas oficinas acolhiam vagões e máquinas antigas, enquanto outras duas eram utilizadas como estacionamento. O antigo Galpão do Almoçarifado, subdividido em oficina de reparos, depósito de móveis antigos, lanchonete e área livre para eventos. Também haviam dois edifícios ocupados pela Faculdade a ser implantada, outro edifício destinado a um curso para idosos, uma residência, e ainda diversos outros prédios vazios (Borin, 2002 in Iphan, 2004, vol. II:277 apud Silva, 2019, p. 42).*

Por fim, apesar da indicação de proteção do conjunto de edificações e bens móveis da CPEF em Jundiaí, durante a 35ª Reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural do Iphan, optou-se pelo tombamento apenas das edificações do conjunto ferroviário, uma vez que não havia informações suficientes para a identificação e localização do acervo móvel. Em primeira portaria foi considerada a estação ferroviária da *São Paulo Railway Company* (SPR) – pertencente à outra companhia ferroviária que atuou na cidade –, no tombamento do conjunto de edificações da CPEF, mas, posteriormente a portaria foi ratificada, retirando a menção à estação dessa outra companhia, haja vista o pouco esclarecimento sobre seu vínculo com a CPEF.

O Conjunto de Edificações da CPEF, em suas 34 edificações e com inscrição número 570 foi registrado no Livro do Tombo Histórico do Iphan, por meio do processo número 1485-T-2001 (Lima, 2005 in Iphan, 2004, vol. III:185 apud Silva, 2019). Em reunião realizada em maio de 2003, foi solicitado junto à Prefeitura de Jundiaí a elaboração de um Plano Diretor para a utilização, conservação e valorização do inteiro conjunto e seu entorno, cabendo ao Iphan o auxílio nesse processo. O Plano de Preservação das Oficinas da CPEF foi elaborado pelo escritório Arquiteto Pedro Taddei e Associados S/C Ltda., com aprovação do Iphan em março de 2006.

Como consequência desse plano de usos houve à instalação da sede da Fundação Municipal de Ação Social (Fumas); posteriormente também a identificação e manutenção de usos preexistentes, como a Faculdade de Tecnologia (Fatec), em antigos escritórios da cooperativa do conjunto ferroviário; um Centro de Educação e Lazer para Melhor Idade (Celmi); o Museu da Companhia Paulista; sedes de departamentos públicos da Prefeitura de Jundiaí; administração da Setransp; a Guarda Municipal; entre outros usos que perduram até a atualidade.

Além desses usos, havia no plano a discussão sobre as condições do entorno do Complexo Fepasa, com uma possível integração e utilização das naves de oficinas de locomotiva de tração elétrica junto ao Expresso Turístico da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que atendia a estação ferroviária da SPR. Além disso, havia também o intuito de proposição de um Parque Municipal de Interesse Histórico, com a recuperação dos trilhos e implantação de um circuito turístico que atendesse a estação ferroviária da CPEF (edifício considerado apenas como componente do entorno do Complexo Fepasa no processo de tombamento). Até o momento de desenvolvimento deste estudo nenhuma dessas iniciativas planejadas foram implantadas no Complexo Fepasa. O principal acesso a pedestres no bem tombado, que hoje também atende o Poupatempo (facilitador de acesso aos cidadãos aos serviços públicos prestados pelo estado de São Paulo) como um de seus principais usos, ocorre pela Avenida União dos Ferroviários.

## **5. Análise da proteção do Complexo Fepasa em comparação com as diretrizes de preservação**

Neste estudo centrou-se nos temas principais do objetivo proposto, sendo: patrimônio industrial ferroviário; preservação; conservação; reutilização; planejamento e gestão; entorno e paisagem; e participação da comunidade. Tratados em orientações dispostas nas seguintes cartas patrimoniais: Normas de Quito (1967); Declaração de Amsterdã (1975); Recomendação de Nairóbi (1976); Carta de Burra (2013); Carta de Nizhny Tagil (2003); Princípios de Dublin (2011); e Carta de Riga (2005).

Diretamente associado ao Complexo Fepasa, conjunto ferroviário protegido e objeto deste estudo, destaca-se conceituações específicas dispostas na Carta de Nizhny Tagil (2003), nos Princípios de Dublin (2011) e na Carta de Riga (2005). Os remanescentes da industrialização influem na conformação do entorno e paisagem de um território, além de atuar na memória de sujeitos envolvidos direta ou indiretamente com as atividades industriais, e como representação da evolução da ciência e da técnica. O Complexo Fepasa se enquadra nessa definição uma vez que imprime um meio de transporte em ascensão no século XIX no interior do estado de São Paulo, por meio de companhia ferroviária de capital nacional. Apesar dessa compreensão no processo de tombamento atribuído às edificações do conjunto ferroviário, não há

quaisquer menções sobre seu entendimento como patrimônio industrial ferroviário, o que auxiliaria em medidas específicas para sua preservação, conservação, valoração e refuncionalização, indicadas a essa categoria de patrimônio.

Valorações como a histórica, a arquitetônica, a social e a tecnológica, típicas do patrimônio industrial, conforme consta na Carta de Nizhny Tagil (2003), foram parcialmente levantadas pelo corpo técnico na proteção do Complexo Fepasa. No entanto, notou-se que determinados elementos que exprimem a valoração histórica mencionada não foram considerados, a exemplo dos documentos que registravam a atividade industrial e organização do transporte ferroviário pelo interior paulista; os maquinários que demonstravam os avanços da tecnologia empregada (Figura 2.); e o edifício de passageiros intimamente associado a memória de sujeitos que se utilizavam desse meio de transporte, bens não incluídos na proteção atribuída pelo Iphan. Isso segue em desacordo com o proposto nos Princípios de Dublin (2011), ao recomendar a preservação de elementos que auxiliem na compreensão da atividade industrial realizada, nesse caso, para fins de transporte no modal ferroviário.



**Figura 2.** Estrutura de suporte à manutenção de locomotivas não incluída no tombamento do Complexo Fepasa. Foto: Milena Silva, 2018.

Referente a integração do objetivo de preservação do patrimônio aos planos urbanísticos, percebe-se sua menção apenas nas justificativas para a proteção do conjunto ferroviário, mas sem indicações específicas no processo de tombamento. Certamente não cabe ao órgão de preservação, por meio do tombamento, indicar possibilidades de usos ou proposições no campo urbanístico. No entanto, poderia deixar explícito esse objetivo, com diretrizes básicas que auxiliariam nessa intersetorialidade, o que segue de acordo com as recomendações das cartas patrimoniais, das mais antigas até as contemporâneas.

Cabe mencionar que a desconsideração dos elementos móveis do patrimônio ferroviário na atribuição de sua proteção segue em desacordo com as diversas indicações expressas nas cartas patrimoniais, como a preservação *in situ* (Icomos, 2011); além da compreensão de significações que são intangíveis, e ultrapassam o elemento físico representado pelo edificado. A ênfase na significação cultural do patrimônio em contrapartida ao elemento arquitetônico é tratada na Carta de Burra (2013), de modo que supera o foco no material, conforme historicamente constituído nas práticas de preservação ao patrimônio, geralmente formatadas por arquitetos, como a Carta de Atenas e a Declaração de Amsterdã, por exemplo. Mais uma vez, é importante enfatizar que no caso do patrimônio industrial, para além das edificações, a consideração do maquinário, paisagem, e bens intangíveis são essenciais para se compreender a complexidade do processo

industrial, assim como, evidenciar as transformações tecnológicas e sua funcionalidade (TICCIH, 2003; Fedecrail, 2005; Icomos, 2011).

No decorrer da análise do processo de tombamento do conjunto de edificações da CPEF foi possível notar a negligência da administração anterior, a RFFSA, em assegurar a permanência dos objetos móveis da atividade industrial que ali ocorria (cuja salvaguarda é recomendada nos Princípios de Dublin, principalmente no período de desativação ou transição de atividades industriais). Fator que dificultou a ação da Prefeitura de Jundiaí e do Iphan em salvaguardar esses elementos, ainda que esse intuito poderia ser tratado no decreto de proteção. A respeito do “excepcional grau de monumentalidade” descrito por técnico do Iphan ao se referir ao conjunto ferroviário, cabe mencionar que em cartas patrimoniais focadas no monumento, como as Normas de Quito, tal valoração poderia ser adotada. No entanto, tratando-se de um patrimônio industrial, de alta complexidade de funções e influência territorial e paisagística, a escala monumental não condiz com sua caracterização.

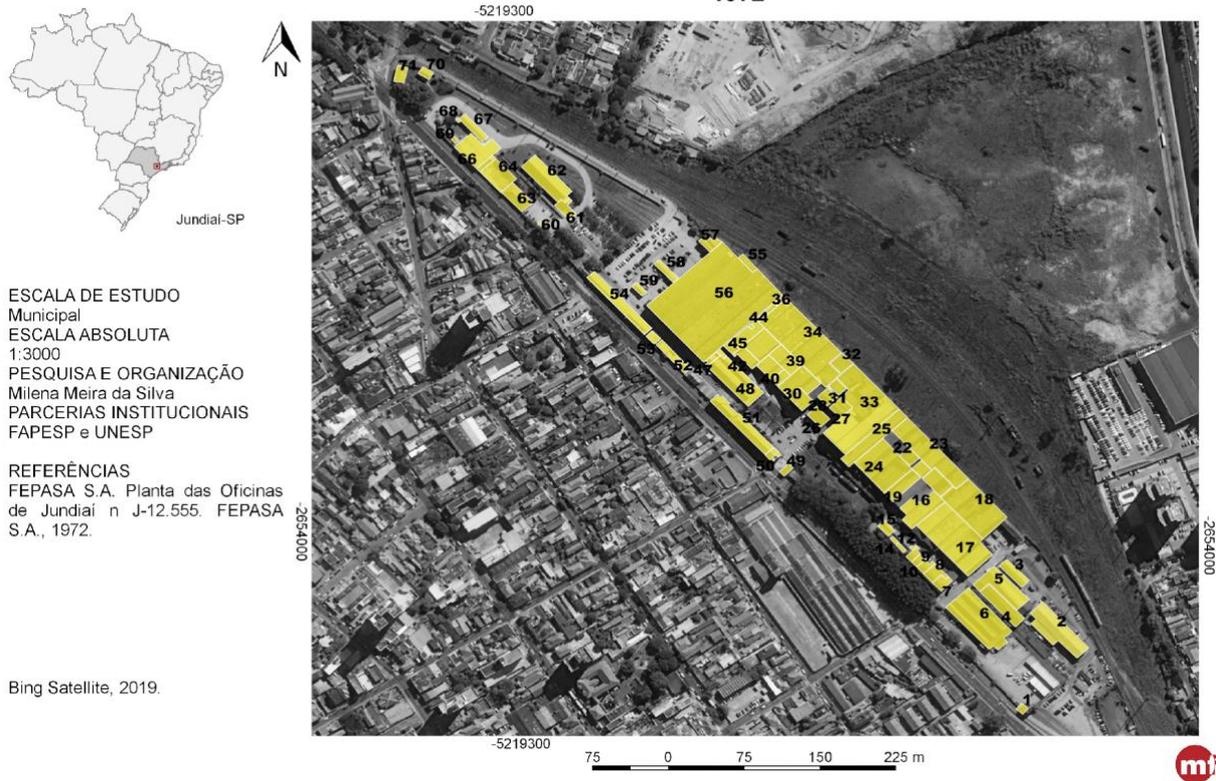
A ausência de estudos minuciosos e interdisciplinares na identificação e inventariação do conjunto ferroviário protegido gerou o reconhecimento de um número limitado de edificações componentes do complexo, o que não corresponde com a realidade. Na inventariação disposta no processo de tombamento (Figura 3.), foram relacionadas apenas 34 edificações, enquanto na Planta da Fepasa, antiga administradora do Complexo Fepasa, identificou-se 72 elementos (Figura 4).



**Figura 3.** 34 edificações consideradas pelo Iphan no tombamento do Complexo Fepasa. Fonte: Elaborado por Milena Silva a partir do software QGIS, 2019 baseado no processo nº 1.485-T-2001 do Iphan.

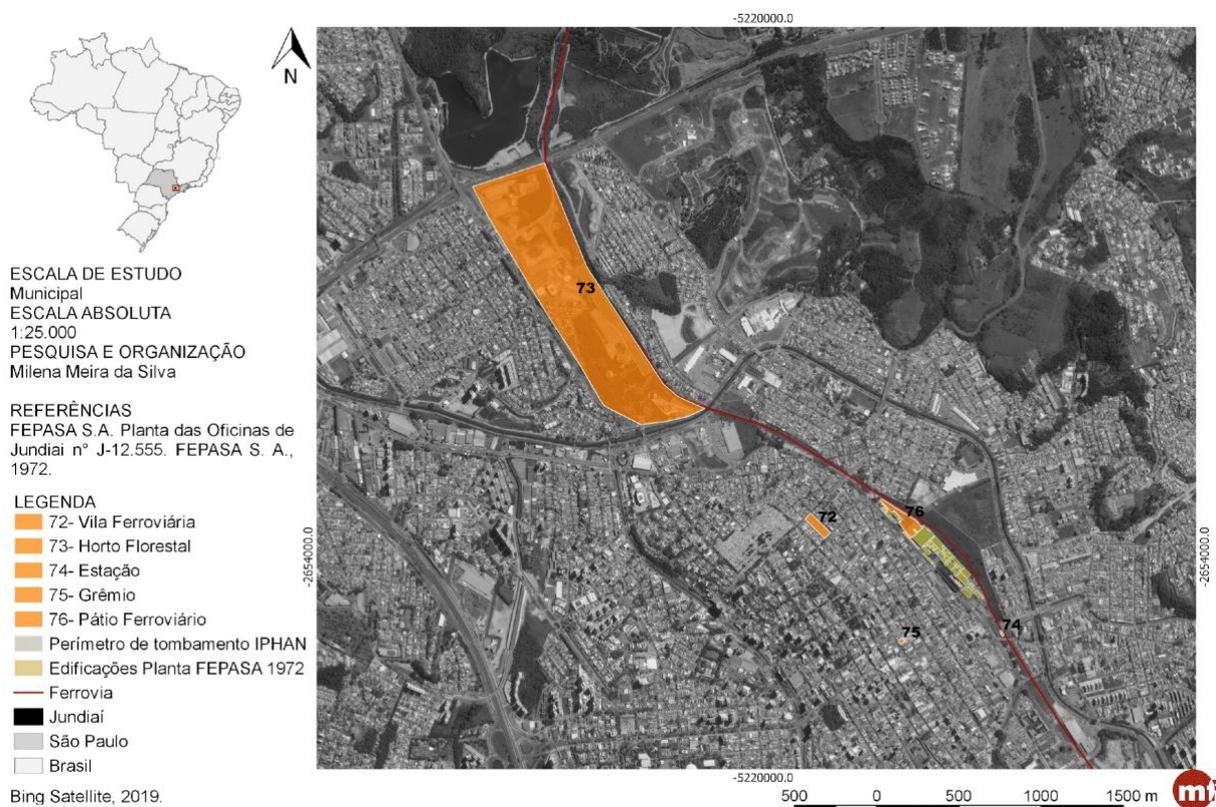
No inventário disposto no processo de tombamento nota-se que diferentes edifícios são considerados como formatados para uma mesma função, assim como a desconsideração de outros elementos relevantes na execução da atividade ferroviária, como o horto florestal constituído pela CPEF, a vila ferroviária situada no entorno do Complexo Fepasa, ou o pátio ferroviário (Figura 5.) Kühl (2008), ao tratar da inventariação do patrimônio industrial, observa que essa é realizada no âmbito da preservação, ainda que se pressuponha que esse processo tenha de ser realizado anteriormente, sob uma perspectiva multidisciplinar no campo da arqueologia industrial.

## CONJUNTO DE EDIFICAÇÕES DA CPEF IDENTIFICADOS PELA FEPASA EM 1972



**Figura 4.** 72 edificações do Complexo Fepasa identificadas pela Fepasa em 1972. Fonte: Elaborado por Milena Silva a partir do *software* QGIS, 2019, tendo como base Planta das Oficinas de Jundiaí, elaborada pela Fepasa em 1972.

## ELEMENTOS ASSOCIADOS À CPEF



**Figura 5.** Elementos associados à CPEF não considerados como bens tombados do Complexo Fepasa pelo Iphan. Fonte: Elaborado por Milena Silva a partir de *software* QGIS, 2019.

A respeito da refuncionalização do patrimônio, na Declaração de Amsterdã (1975) e na Recomendação de Nairóbi (1976) há a ênfase na integração entre o valor cultural e o valor de utilização, de modo inter-relacionado, visto que “[...] o valor cultural por si só não se sustenta, devendo ser atribuídos usos de interesse direto a comunidade, de maneira a atender suas necessidades cotidianas” (Silva, 2019, p. 52). O valor de uso, inclusive, motivou a solicitação de tombamento do Complexo Fepasa, sendo também retomado nas justificativas do corpo técnico do Iphan e em seu Plano de Preservação – que propôs um uso turístico, conforme pressuposto nas Normas de Quito (1967) e Carta de Riga (2005).

No plano de uso do Complexo Fepasa, disposto em seu processo de tombamento, percebe-se projetos propostos de acordo com a recomendação expressa por TICCIH (2003), respeitando os padrões originais de circulação, conforme notado na implantação do Fumas, por exemplo. No entanto, parte considerável das edificações e espaços internos do conjunto ferroviário permanecem sem uso até a atualidade, de modo que interfere na conservação de importantes vestígios da evolução técnica empregada nesse modal de transporte – como a mudança da locomotiva a vapor para a elétrica, o que gerou modificações nas oficinas para atender a nova estrutura demandada nesse processo (vide Sanchiz, 2015).

Em relação ao entorno, outro tema tratado nas cartas patrimoniais discutidas, percebe-se no processo de tombamento atribuído pelo Iphan a delimitação de modo a atuar também na aferição das obras propostas no entorno do Complexo Fepasa. Nesse caso, quaisquer construções no entorno do bem protegido devem passar pela aprovação prévia do órgão de preservação, a fim de evitar o impacto sobre o patrimônio. Nos anexos do processo de tombamento há uma relação de construções que solicitaram a aceitação do órgão de preservação.

Ainda em relação ao entorno, cabe destacar a proposta inicial de inserção da estação ferroviária da SPR como componente desse entorno. No entanto, ainda que se perceba a relação entre as companhias que seguiam com a finalidade de transporte no modal ferroviário, não havia uma conexão clara dessa relação com o complexo da CPEF. Logo, a estação da SPR não foi considerada nesse entorno, mas a própria estação da CPEF, sim. Acredita-se que esta poderia ser entendida como uma das edificações protegidas, principalmente em reconhecimento à sua influência na memória dos sujeitos que utilizaram desse meio de transporte, e não apenas como um elemento considerado no entorno do conjunto edificado.

Sobre o tema paisagem, mesmo que essa esteja incluída na própria concepção de patrimônio industrial disposta por TICCIH (2003) e Icomos (2011), o Complexo Fepasa foi protegido a partir de seu entendimento como conjunto, e não paisagem. Criado no século XIX, o tombamento não foi formatado para proteger paisagens, mas, direcionado à proteção de monumentos (Kühl, 2016). Esse fator, associado às restrições orçamentárias e de recursos humanos do órgão de preservação, pode ter influenciado na escolha para essa medida de proteção em contrapartida à paisagem, ainda que o Iphan tenha proposto outras maneiras de concepção e proteção de patrimônio na escala paisagística, como a Chancela da Paisagem, por exemplo. De todo modo, se supõe que “[...] a categoria de paisagem poderia abarcar as especificidades da atuação desse complexo industrial ferroviário no território” (Silva, 2019, p. 54). Essa relação entre o patrimônio industrial ferroviário e a paisagem vem sendo discutido pela autora no doutoramento em Geografia em curso.

Por fim, em relação à participação cidadã, destaca-se que a solicitação de estudo de tombamento do Complexo Fepasa partiu de uma organização social, interessada na preservação e também no uso do conjunto ferroviário. Inclusive, anterior ao tombamento, grupos sociais ocupavam o Complexo Fepasa com uma série de usos culturais. A utilização do patrimônio com a finalidade de atender as necessidades contemporâneas da comunidade do entorno foi tratada nas diversas cartas patrimoniais levantadas. De todo modo, em estudo recentemente publicado acerca da valoração da comunidade sobre o conjunto ferroviário (vide Oliveira, et. al., 2022), percebeu-se uma clara associação ao valor de uso. Ou seja, os sujeitos valoram um patrimônio que apresente um uso prático em suas vidas, inclusive, mais do que os valores arquitetônicos e históricos constantemente justificados por corpos técnico dos órgãos de preservação, em meio ao que Smith (2011) compreende como “discurso autorizado do patrimônio”. Para além dessas questões relativas à valoração, cabe mencionar que o uso público empregado pela Prefeitura de Jundiaí ao Complexo Fepasa na atualidade colabora em seu usufruto pela comunidade, que é composta por diferentes perfis (usuários da Fatec, Poupatempo, Celmi, e demais serviços públicos existentes no complexo), além da manutenção da memória ferroviária por meio de grupos específicos incidentes no espaço.

## 6. Considerações finais

Nesta proposta de análise das condições do Complexo Fepasa enquanto bem tombado pelo Iphan, cotejado com as diretrizes de preservação ao patrimônio, demonstrou, inicialmente, as raras menções em seu processo de proteção sobre a compreensão do bem como patrimônio industrial ferroviário. Acredita-se que esse reconhecimento influenciaria nas medidas específicas para sua conservação e demais recomendações associadas ao uso e identificação de valoração do bem, haja vista suas características específicas como patrimônio recente da humanidade. Ainda assim, determinadas justificativas apresentadas pelo corpo técnico do órgão de preservação relacionaram os valores típicos dessa categoria de patrimônio.

De todo modo, para além dessas justificativas, os elementos imprescindíveis na conformação do processo industrial, como a inclusão do maquinário e o entendimento das diferentes funções desenvolvidas no complexo ferroviário, não foram abarcados na proteção atribuída pelo Iphan. Elementos esses que representam a essência dessa categoria de patrimônio, conforme explicitado nas cartas patrimoniais direcionadas ao patrimônio industrial. Azevedo (2010) aponta a necessidade de reconhecimento dos valores universais do patrimônio industrial que ultrapassam as singularidades de quaisquer sítios excepcionais. Afirmativa que auxilia na crítica sobre a justificativa apresentada no processo de tombamento sobre o “excepcional grau de monumentalidade” do Complexo Fepasa.

A fim de se distanciar de justificativas que se centrem apenas em valores tradicionais, como o arquitetônico e histórico, muitas vezes focados em uma concepção ultrapassada de patrimônio como monumento, se faz necessária a conformação de equipes interdisciplinares na composição do corpo técnico de órgãos de preservação. Tratando-se especificamente do Complexo Fepasa, bem industrial que exprime o contexto do modal de transporte ferroviário, essa necessidade se evidencia. Para além de arquitetos e historiadores, se faz necessária a presença de arqueólogos e engenheiros, desenvolvendo a inventariação e atuando na compreensão das técnicas associadas a esse patrimônio; psicológicos, antropólogos e sociólogos colaborando na elaboração de métodos para a participação cidadã; geógrafos e urbanistas na apreensão do bem em escala urbana, territorial e paisagística; e turismólogos e museólogos nas recomendações para a atribuição de usos.

Verificou-se a discordância interna entre os técnicos envolvidos no estudo de tombamento do Complexo Fepasa sobre quais bens considerar, demonstrando a necessidade de aprofundamento em estudos acerca das características e valorações específicas de categorias mais recentes de patrimônio, como é o caso do industrial ferroviário. Há no processo de proteção associado ao conjunto ferroviário orientações e acompanhamento do órgão de preservação em medidas de conservação do bem tombado, o que é um fator positivo. Ainda assim, foram desconsiderados o maquinário e a compreensão das diferentes funções realizadas dentro dessa atividade industrial direcionada ao modal de transporte ferroviário. Essa percepção é essencial para se compreender a influência do patrimônio industrial na conformação territorial, paisagística, na formação de cidades e memória dos sujeitos associados direta ou indiretamente com essa atividade, em valorações que se criam e recriam de acordo com as novas funções empregadas no patrimônio através dos tempos. Desse modo, acredita-se que caiba aos órgãos de preservação apreciar novas metodologias que absorvam o caráter paisagístico de patrimônios como a categoria industrial ferroviária, reconhecendo que sua valoração ultrapassa o bem edificado, atingindo outras esferas de percepção sobre um bem protegido.

## 7. Referências

Azevedo, E. B. (2010). Patrimônio industrial no Brasil. *Arq. Urb.*, (3), 11-22.  
<https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/114>.

Conselho da Europa. (1975). *Declaração de Amsterdã*. Congresso do Patrimônio Arquitetônico Europeu.  
<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>.

Cuéllar, D. (2019). Nascimento e o caso do sistema ferroviário paulista (1835-1970): uma interpretação comparada ao caso espanhol (pp. 45-82). In E. R. Oliveira (Ed.), *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*. Cultura Acadêmica.

Fedecrail. (2005). *Carta de Riga*. European Federation of Museum & Tourist Railways.  
[http://www.museumsbahnen.eu/common%20download/riga\\_charter-multiling/carta\\_de\\_riga\\_v10pt.pdf](http://www.museumsbahnen.eu/common%20download/riga_charter-multiling/carta_de_riga_v10pt.pdf).

Fepasa S. A. (1972). *Planta das Oficinas de Jundiá nº J-12.555*. Fepasa S. A.

Icomos. (2013). *The Burra Charter*. The Australia Icomos Charter for Places of Cultural Significance. [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/The-Burra-Charter-2013-Adopted-31\\_10\\_2013.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/The-Burra-Charter-2013-Adopted-31_10_2013.pdf).

Icomos. (2011). *Princípios comuns Icomos – Ticcib para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial*. Adotados pela 17ª Assembleia Geral do Icomos em 28 de novembro de 2011. Tradução para o português-Brasil por Ivanir Azevedo Delvizio; Eduardo Romero de Oliveira. <https://ticcihbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/11/PrincipiosdeDublinpt-BR.pdf>.

Grandi, G. e Inoue, L. M. (2021). A reinvenção do paternalismo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre as décadas de 1920 e 1940. *América Latina en la Historia Económica*, 28(1), 1-23. DOI: 10.18232/alhe.1084.

Iphan. (2004). *Conjunto de Edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*. Processo nº1.485-T-01, 4 v. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Kühl, B. M. (2012). A expansão ferroviária em São Paulo (Brasil) e problemas para a preservação de seu patrimônio. *TST*, 23, 156-187. [https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst\\_23/patrimonio23\\_01.pdf](https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst_23/patrimonio23_01.pdf).

Kühl, B. M. (2008). *Preservação do patrimônio da industrialização: problemas teóricos de restauro*. Ateliê Editorial.

OEA. (1967). *Normas de Quito*. Reunião sobre conservação e utilização de monumentos e lugares de interesse histórico e artístico. <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Normas%20de%20Quito%201967.pdf>.

Oliveira, E. R., et al. (2022). Social Valuation of Protected Cultural Assets: the Railway Heritage between Jundiá and Campinas (Brazil). *International Journal of Heritage Studies* (ISSN 1470-3610). <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13527258.2022.2068641>.

Sanchiz, J. M. C. (2015). Patrimonio ferroviário y arqueología industrial en el Estado de São Paulo: El Projeto Memória Ferroviária. *Anales de Arqueología Cordobesa*, Num.25-26, p.279-307.

Santos, M. (2006). *A natureza o espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp.

Silva, M. M. (2019). *Paisagem industrial do Complexo Fepasa (Jundiá-SP): avaliação dos usos atribuídos ao patrimônio ferroviário*. [Dissertação de mestrado, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação – Universidade Estadual Paulista]. <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/190960>.

Smith, L. (2011). El “espejo patrimonial”¿ Ilusión narcisista o reflexiones múltiples? *Antípoda Revista de Antropología y Arqueología* n. 12, Bogotá, Enero-Junio, 262, p. 39-63.

TICCIH. (2003). *Carta Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial (2003)*. Tradução de Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial. <https://ticcihbrasil.org.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>.

Unesco. (1976). *Recomendação de Nairóbi*. 19ª Sessão Unesco – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura Recomendação relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea. <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nairobi%201976.pdf>.