

ANA LAURA EVANGELISTA E MARIA CRISTINA DA SILVA SCHICCHI

## Estrada de Ferro Funilense (SP): Retraçando a memória do território

*Funilense Railway (São Paulo): Retracing the memory of the territory*

**Ana Laura Evangelista**

Mestra em Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (2018). Historiadora graduada pela Universidade Estadual de Campinas (2011). Tem experiência como pesquisadora em História e em Urbanismo, com foco em Patrimônio Cultural.

*Master in Urban Planning at the Postgraduate Program in Architecture and Urban Planning at the Pontifical Catholic University of Campinas (2018). Historian undergraduated at the University of Campinas (2011). Has experience as researcher in History and Urban Planning, focused on Cultural Heritage.*

**[aninha.laura.e@gmail.com](mailto:aninha.laura.e@gmail.com)**

**Maria Cristina da Silva Schicchi**

Professora titular e pesquisadora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Arquiteta e urbanista, doutora pela Universidade de São Paulo (2002), com pós-doutorado junto ao Programa Oficial de Pós-graduação da Universidad de Sevilla (jan/jul 2010). Pesquisadora da FAPESP. Bolsista de produtividade em pesquisa CNPq Nível 2, desde 2015. Diretora do grupo de pesquisa Patrimônio, Políticas de Preservação e Gestão Territorial. Editora Chefe da Revista OCULUM ENSAIOS - PUC-Campinas.

*Professor and researcher of the Postgraduate Program in Architecture and Urban Planning and the Faculty of Architecture and Urban design of the Pontifical Catholic University of Campinas. Architect and Urban Planner, PhD from the University of São Paulo (2002), postdoctoral fellowship with the Official Postgraduate Program of the University of Seville (jan / jul 2010). Researcher at FAPESP. CNPq Level 2 Research Producer, since 2015. Director of the Heritage, Preservation Policies and Territorial Management research group. Chief Editor of OCULUM ENSAIOS - PUC-Campinas Magazine.*

**[cristina.schicchi@puc-campinas.edu.br](mailto:cristina.schicchi@puc-campinas.edu.br)**

### Resumo

A Estrada de Ferro Funilense consiste em um trecho de ferrovia implantada em Campinas-SP, na virada do século XIX para o XX, para o escoamento da produção agrícola da região do Funil – atual município de Cosmópolis – e transporte de colonos e maquinário. Posteriormente, prolongada até Conchal, o caminho consolidado por seus trilhos induziu o surgimento de uma rede de cidades que hoje constitui um dos eixos de expansão da Região Metropolitana de Campinas, formado pelos municípios de Campinas, Paulínia, Cosmópolis, Artur Nogueira, Engenheiro Coelho e também Conchal, que fica além da fronteira metropolitana. Desativada na década de 1960, a retirada dos trilhos e a demolição de parte das edificações fizeram com que a ferrovia quase desaparecesse da paisagem que ajudou a formar. A situação atual dos remanescentes materiais das atividades da ferrovia permite indagações quanto aos usos e à preservação desses bens enquanto um patrimônio industrial ferroviário. No entanto, para o estudo e apreensão desses remanescentes foi necessário retrazar o caminho percorrido pelos trens da Funilense, reencontrando no território essa cultura material, buscando recuperar a percepção da continuidade histórica e territorial da ferrovia. O objetivo central deste artigo é apresentar esse retraçado, o processo de reconstituição cartográfica e a metodologia adotada, assim como as questões relacionadas à preservação do patrimônio cultural suscitadas por esse procedimento. Conclui-se que a abordagem territorial, na escala metropolitana, auxilia na compreensão da ferrovia como um vetor explicativo histórico dos processos de urbanização, de construção da paisagem e possivelmente como vetor de valorização patrimonial.

**Palavras-chave:** RMC. Memória. Patrimônio Ferroviário. Gestão Patrimonial. Estrada de Ferro Funilense.

### Abstract

*Funilense railway operated in Campinas (state of São Paulo, Brazil), between the 19th and the 20th centuries, transporting produce, settlers and machines between Funil's region (city of Cosmópolis) and Campinas. Afterward, the railway was prolonged up to the city of Conchal, which induced the territorial formation of a Metropolitan Region of Campinas' sector: Campinas, Paulínia, Cosmópolis, Artur Nogueira e Engenheiro Coelho, besides Conchal. Its services were put into a halt in the 1960's, when both the rails and some buildings were demolished. The railway became almost invisible on the landscape, and the present state of the remainings of the railway activities allows researches on the uses and preservation of them, as a railway heritage. However, in order to understand and research these remains, it was necessary to redraw the railroad system. In this context, the main goal of this paper is to present the redrawn version of this railroad system, along with the methodology adopted during the cartographic reconstruction and the questions regarding this heritage's preservation that were raised. This study concludes that the territorial approach in the metropolitan scale benefits the understanding of the railroad as a way to explaining urbanization processes and landscape construction, as well as a heritage appreciation.*

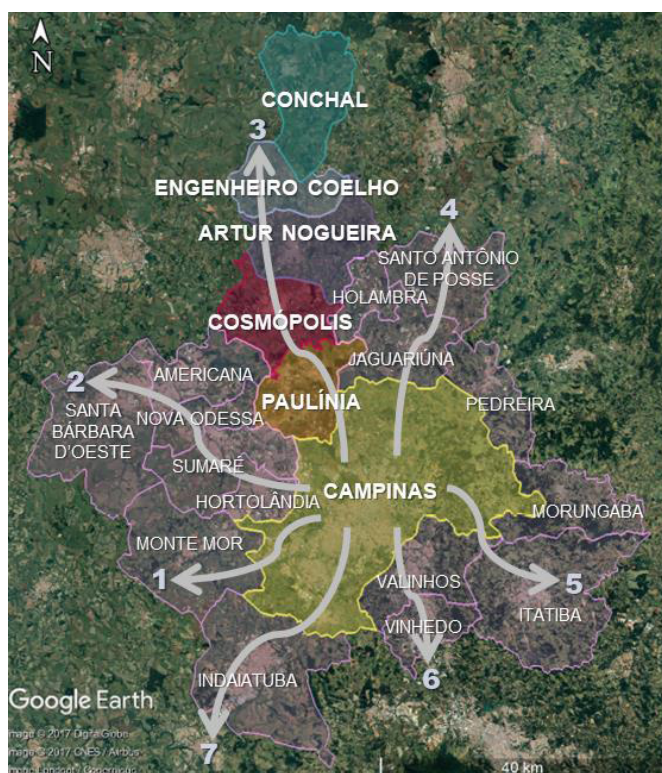
**Keywords:** MRC. Memory. Railway Heritage. Heritage Management. Funilense Railway.

## Introdução

A Estrada de Ferro Funilense foi criada a partir da iniciativa de grandes proprietários de terras paulistas, no fim do século XIX e início do XX, para escoar produtos agroindustriais e transportar colonos e novas tecnologias, interligando Conchal e o Funil<sup>1</sup> (Cosmópolis) a um grande centro urbano, Campinas. Possuiu cerca de 94 km de linha tronco e tornou-se vetor na formação de uma rede de cidades – Campinas, Paulínia, Cosmópolis, Artur Nogueira, Engenheiro Coelho e Conchal –, que se constitui como um dos eixos de expansão da Região Metropolitana de Campinas (RMC) [1].

FIGURA 1 - Região Metropolitana de Campinas, com Conchal e eixos de expansão metropolitana.

Fonte: Elaborado por Ana Laura Evangelista, a partir de Caiado e Pires (2006) e IBGE, 2017.



Nas últimas décadas, as políticas de desenvolvimento adotadas no interior do estado resultaram em um grande crescimento econômico e em profundas transformações urbanas na RMC. Houve mudanças na distribuição da população e na localização das atividades econômicas, com grandes empresas e indústrias, nacionais e internacionais, instalando-se principalmente nas cidades médias, mas impactando também nas cidades pequenas, o que alterou o papel dos municípios na dinâmica metropolitana, assim como o próprio papel da metrópole<sup>2</sup> (CAIADO & PIRES, 2006; SCHICCHI, 2015).

De acordo com Caiado & Pires (2006) e Schicchi (2015), as principais mudanças que podem ser observadas na RMC são: a intensificação nas relações entre os setores agrícola (com modernização das atividades), industrial e de serviços; rápida expansão urbana; intensa migração, principalmente entre as décadas de 1960-90; intensificação das trocas intrametropolitanas e configuração de novos espaços de migração; mudanças morfológicas causadas pelo predomínio dos veículos, com conurbações urbanas ao longo dos eixos rodoviários; investimentos em transporte, comunicação, ciência e

<sup>1</sup> É possível que a região tenha recebido esse nome por fazer parte de seu território uma queda d'água em forma de funil no rio Jaguari, ou então pela presença de um antigo alambique (em forma de funil) que fornecia aguardente aos tropeiros.

<sup>2</sup> "Além das funções de comando atribuídas no período anterior, [a metrópole tornou-se] um centro global de poder político e um polo de irradiação de conhecimento e cultura, a serviço do capital globalizado" (CAIADO & PIRES, 2006, p.276-7).

tecnologia; movimentos pendulares (deslocamento diário entre cidades, ao longo das rodovias); aumento da complexidade dos centros urbanos, com processos de periferização, novos extremos de pobreza-riqueza, diminuição da força dos centros tradicionais e criação de sistemas urbanos polinucleados; implantação de condomínios e shoppings ao longo das rodovias; valorização da terra e esgotamento de recursos naturais; desaparecimento do antigo modo de vida rural; regionalização de atividades.

As ferrovias paulistas foram implantadas, em sua maioria, à beira do cafezal e se expandiram de acordo com as necessidades de deslocamento do café e conveniência dos fazendeiros (Matos, 1990). O surgimento da Funilense permeou a relação entre os processos de implantação da malha ferroviária no estado, de colonização do interior a partir da mão-de-obra europeia e assalariada, de expansão da cultura cafeeira ao oeste e de consolidação da industrialização. Foi essencial para o processo de ocupação das regiões de Cosmópolis e Conchal (MARCONDES, 2001; EVANGELISTA & SCHICCHI, 2017; SCHICCHI et al., 2017).

A história da Funilense acompanha a história de Campinas e sua consolidação como centralidade regional, a partir do entroncamento de caminhos que ali se constituiu (primeiro com as rotas de tropeiros, depois com as ferrovias e por último com grandes rodovias e um aeroporto internacional), mas também pelo seu papel na economia, na cultura e na política estaduais e nacionais. A partir dos anos 1950, quando começa a se consolidar o sistema rodoviário, Campinas iniciou um processo de metropolização. Porém, a Região Metropolitana somente foi criada em 2000<sup>3</sup>, quando Campinas já contava com uma ampla rede de estradas de rodagem, um aeroporto internacional, universidades e centros de pesquisa, configurando a região como um dos principais centros nacionais nos setores industriais de informática e telecomunicações (COSTA, 2010).

Os discursos de modernidade e progresso guiaram a trajetória da Funilense desde a fundação da Companhia Carril Agrícola Funilense, em 1890, e até mesmo depois da desativação da ferrovia, em 1960, após ter sido estatizada e incorporada pela Estrada de Ferro Sorocabana (quando passou a ser denominada de Ramal Pádua Salles). Com os trilhos retirados e as edificações demolidas ou descaracterizadas por reúsos diversos, a Funilense tornou-se quase invisível dentro da paisagem que ajudou a formar e, embora tenha se tornado um dos elementos presentes no imaginário fundacional dessas cidades, praticamente caiu no esquecimento. Os remanescentes materiais das atividades da ferrovia [4] encontram-se dispersos<sup>4</sup> por um vasto território, inseridos em uma região metropolitana em constante transformação (EVANGELISTA & SCHICCHI, 2017).

As dialéticas entre a ausência e a presença, entre o visível e o invisível, entre o lembrar e o esquecer, entre a prática e a representação, que são bem marcantes na história da Funilense, ajudaram a delinear o recorte e o objeto da pesquisa. Partindo do pressuposto de que a ferrovia induziu a formação de uma paisagem composta de vários municípios e influenciou a escrita de suas histórias, buscou-se pensar em formas de preservação e reúsos dos remanescentes materiais desse patrimônio cultural.

Este artigo tem por objetivo central apresentar o processo de reconstituição do traçado da Estrada de Ferro Funilense, importante para a apreensão dos remanescentes materiais da ferrovia. Em um primeiro momento, será apresentada a metodologia utilizada para o retraçado da linha férrea. A seguir, será feita uma breve análise da situa-

<sup>3</sup> Lei Complementar Estadual nº 870/2000 (DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO, 2000). Composta por 20 municípios: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo; Morungaba foi inserida na RMC em 2014.

<sup>4</sup> Patrimônios dispersos são, em geral, referências culturais derivadas de atividades que se disseminaram pelo território e que se relacionam a vários municípios simultaneamente. Possuem valores diversos, não se enquadram em uma única categoria (ferroviário, industrial, vernacular, arqueológico, etc.) e são reconhecidos apenas localmente, sendo, por isso, elementos passíveis de uma abordagem etnográfica (SCHICCHI, 2015).

ção atual dos remanescentes, onde se buscou recuperar a percepção da continuidade histórica e territorial da ferrovia, essencial para evidenciar esses bens e potencializar sua preservação. Por último, são analisadas algumas questões quanto aos usos e à preservação desse patrimônio ferroviário.

## Retraçando o caminho da Funilense

No Brasil, a Constituição Federal de 1988 (Artigos nº 215 e 216), além de ter transformado o acesso à cultura em um direito, afirmou a importância da partilha da responsabilidade da preservação entre o poder público e a sociedade, tendo o primeiro o papel de instância reguladora e parceiro de grupos e comunidades que, através do patrimônio cultural, podem exercer seus direitos à produção, valorização e preservação de suas culturas. Desde então, novos instrumentos de salvaguarda acabaram se consolidando, como os Inventários (para as referências culturais), os Registros (para os bens de natureza imaterial) e as Chancelas (para as paisagens culturais e geoparques), mantendo-se ainda a prática do Tombamento (para os bens de natureza material).

Hoje, compreende-se o patrimônio cultural como um fato social, um fenômeno baseado na relação que se estabelece entre as pessoas e os bens culturais (produtos e processos culturais), aos quais são atribuídos valores e significados a partir de construções coletivas realizadas nas práticas sociais cotidianas (MENESES, 2012). O conceito de patrimônio cultural, enquanto categoria do pensamento humano (GONÇALVES, 2009), serve de suporte às ações de preservação realizadas nas diversas escalas de gestão urbana (municipal, estadual, federal, internacional). Preservam-se os bens culturais cujas materialidades são mobilizadas para se agir em sociedade, aos quais são atribuídos diversos valores, convertendo-se em testemunhos privilegiados de uma ou mais culturas, e integrando uma herança cultural que se deseja legar às atuais e futuras gerações (FONSECA, 2007).

A existência do patrimônio depende do equilíbrio entre as práticas e as representações que envolvem os bens culturais: as práticas são realizadas no dia-a-dia das pessoas e das sociedades detentoras dos bens, e se conectam a complexas relações de apropriação e de pertencimento, ligadas à cotidianidade e habitualidade, dentro do processo de construção das identidades; as representações situam-se às margens do cotidiano dos praticantes – como visitas turísticas – e, quando privilegiadas em detrimento das práticas, esvaziam o conteúdo existencial do patrimônio (MENESES, 2012).

No Brasil, a longa tradição em se preservar apenas os bens materiais (os produtos culturais, em especial o patrimônio edificado) fez com que prevalecesse um quadro de valores baseado na anciandade, autenticidade, monumentalidade e excepcionalidade. Meneses (2012) propõe a constituição de um novo quadro de valores, que substitua o tradicional e que seja capaz de abarcar o amplo e complexo universo das manifestações culturais: valores cognitivos (dizem respeito ao patrimônio como documento); valores formais (estéticos e sensoriais); valores afetivos (ligados às memórias individuais e coletivas, ao sentimento de pertencimento do sujeito ao espaço); valores pragmáticos (de uso e apropriação); valores éticos (ligados ao direito cultural e ao respeito à diversidade).

Está cada vez mais nítido que o campo de atuação do patrimônio, inserido no campo da cultura, é um campo político, uma arena de conflitos. Ele permite que se reivindiquem e garantam direitos e acessos, ao mesmo tempo em que pressupõe responsabilidades, sendo a cidadania e a democracia palavras-chave dentro do processo de salvaguarda patrimonial. O conceito de sustentabilidade também foi apropriado pelo campo do patrimônio para reforçar as ações de preservação, dentro das complexas relações entre cultura e mercado na construção das tradições e das identidades, poden-

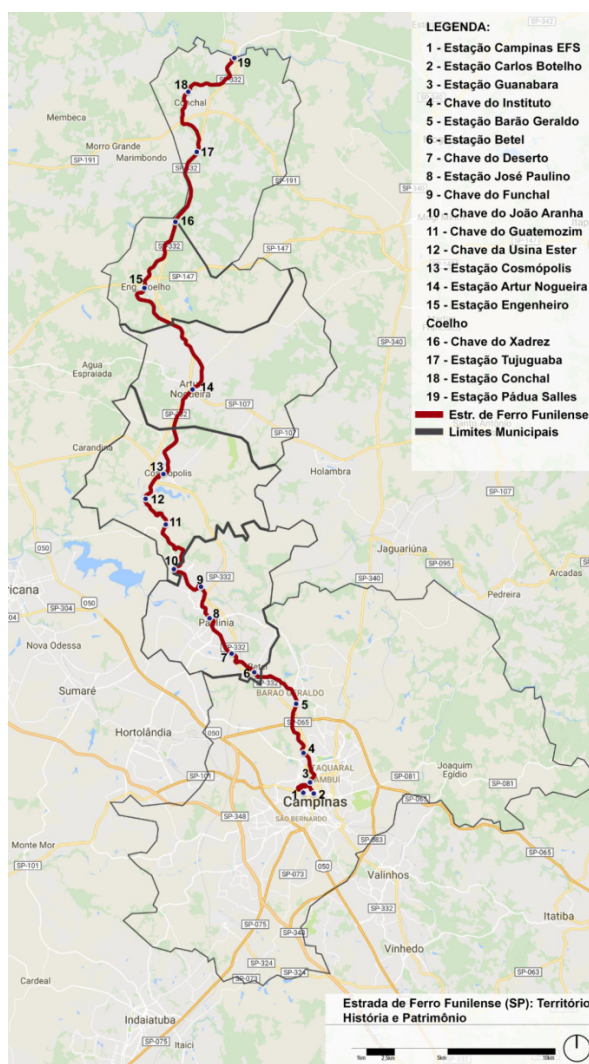


do gerar benefícios materiais, psicossociais (autoestima) e políticos (inclusão social e cidadania) às populações alvo (ARANTES, 2005).

A nova abordagem historiográfica construída pela História do Tempo Presente também pode contribuir com os estudos patrimoniais. Surgiu na França, na década de 1970, e chegou ao Brasil recentemente. Vai muito além de afirmar que é o estudo do passado que faz com que o presente ganhe sentido, ela parte do pressuposto de que o passado existe em função do presente, uma vez que ele é observado, analisado, significado, apreendido, representado, usado (e abusado) no presente, pelo presente, para o presente, a partir das questões inerentes ao presente (CHAUVEAU, 1999). As questões levantadas pela História do Tempo Presente, especialmente quanto à compreensão das relações que as sociedades estabelecem com as temporalidades, permitem que se note que para os momentos em que a noção de patrimônio adquire significados e usos mais nobres coincidem com fases de questionamento da ordem do tempo, ou seja, “o patrimônio é um recurso para o tempo de crise” (HARTOG, 2006, p.272).

FIGURA 2 – Antigo traçado da Estrada de Ferro Funilense.

Fonte: Elaborado por Ana Laura Evangelista, com a colaboração de Luísa Trevisan Ribeiro, 2018.



O processo de reconstituição do trajeto da Funilense [2] colocou em evidência e em relação os remanescentes materiais das atividades ferroviárias dispersos pelo território atual [4], permitindo identificar as marcas deixadas pela ferrovia na paisagem e recuperar a percepção de sua continuidade. Para tanto, foram elaboradas 12 Fichas Des-

critivas [3] (utilizando-se de Microsoft Excel e Google Earth Pro<sup>5</sup>), nas quais foram cruzadas informações retiradas de diversas fontes documentais primárias, imagens de satélite, trabalhos acadêmicos e levantamentos de campo<sup>6</sup>. As Fichas constituíram-se em instrumento de sistematização de dados (não como um inventário), permitindo uma possível leitura da paisagem e do conjunto formado pelos remanescentes. Cada Ficha apresenta um trecho da ferrovia (de uma estação ou chave<sup>7</sup> até a seguinte), partindo do Sul em direção ao Norte, de Campinas até Conchal.

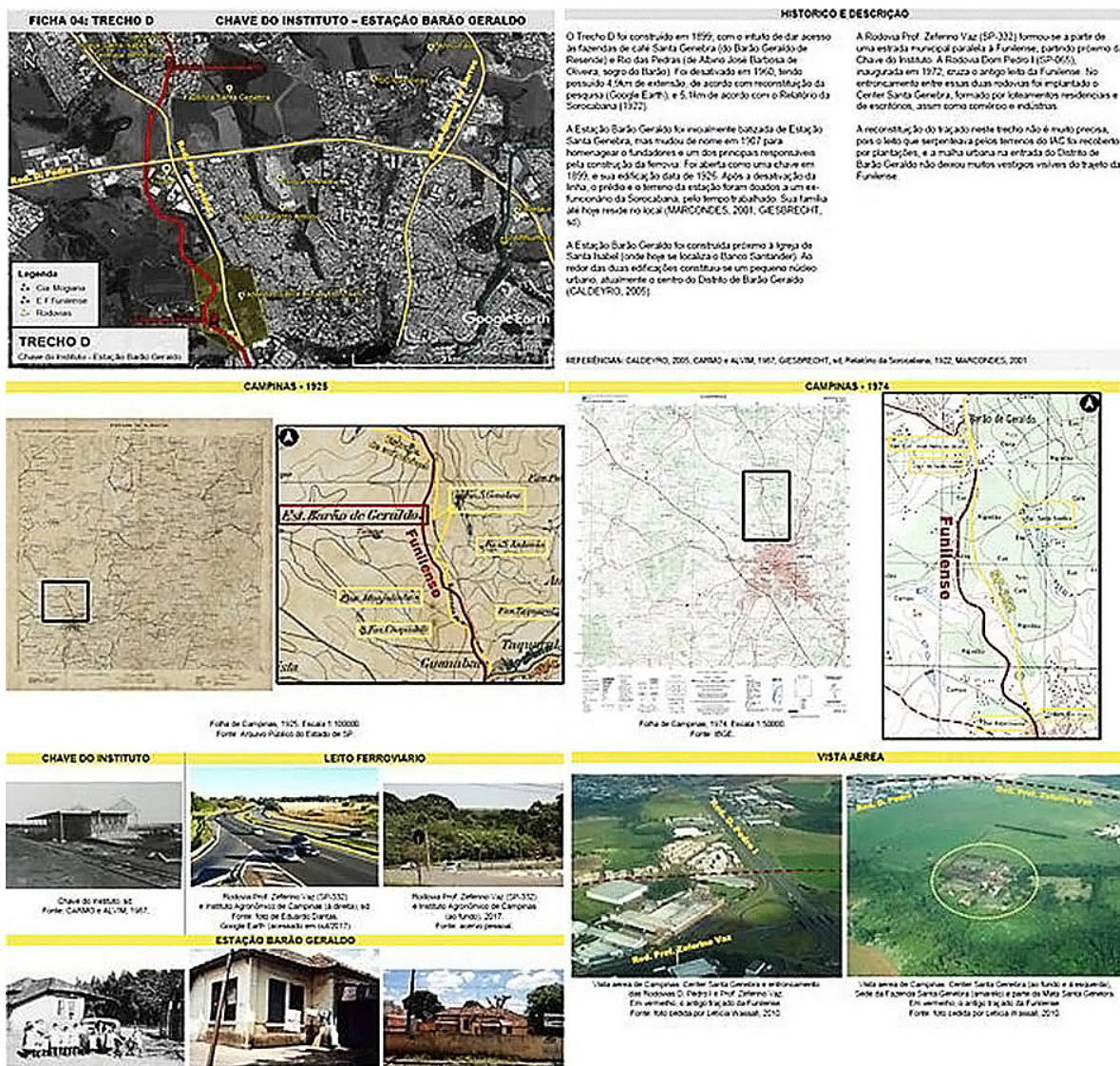


FIGURA 3 – Exemplo de Ficha Descritiva. Refere-se ao trecho entre a Chave do Instituto e a Estação Barão Geraldo.

Fonte: Elaborada por Ana Laura Evangelista, 2018.

5 O Google Earth Pro é uma ferramenta de mapeamento georreferenciado (SIG – Sistema de Informação Geográfica) que permite registro e sobreposição de diversas informações territoriais.

6 Foram utilizados: livros de memorialistas locais - Jolumá Brito (1972), Maria das Doreas Soares Maziero & Meire Terezinha Muller Soares (1999 e 2006), Luiz Carlos “Mano” Fromberg Ferreira (2000 e 2011), Edson Fávero (2011) e Sandro Ferrari (2011) –, que guiaram a compreensão das histórias das cidades, cronologias, lugares de memória e discursos envolvidos nos processos históricos; mapas históricos e recentes, encontrados principalmente nos acervos do Arquivo Público do Estado de São Paulo, do Museu da Imigração, do Centro de Ciências, Letras e Artes de Campinas, do Centro de Memória da Unicamp, do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), em livros, trabalhos acadêmicos e prefeituras; fotos históricas e recentes retiradas de livros, do acervo do Centro de Memória de Cosmópolis e do Museu da Imigração, de trabalhos acadêmicos, sites e levantamentos de campo.

7As chaves eram peças utilizadas para desviar os trilhos e alterar trajetos. No contexto da Funilense, foram implantadas próximas a algumas sedes de fazendas, para que os trens fizessem pequenos desvios e passassem mais próximos a elas e, com isso, acabaram se consolidando como pontos de parada estratégicos para embarque e desembarque. Algumas das chaves mais importantes foram transformadas em estações.



## Visibilidades e invisibilidades

Paulínia e Cosmópolis formaram parte do território de Campinas até meados do século XX, enquanto Artur Nogueira e Conchal pertenceram a Mogi-Mirim. Engenheiro Coelho emancipou-se de Artur Nogueira apenas no fim do século XX. Esses processos de desmembramento causaram uma desagregação na percepção dos remanescentes da Funilense como um conjunto coerente e coeso, tanto em sua materialidade quanto no sentido simbólico. Esse pode ter sido um dos fatores que permitiu que se acentuassem os processos de esquecimento e apagamento dos vestígios da ferrovia. Com as emancipações, os municípios passaram a se preocupar com a gestão apenas daquilo que se encontrava dentro de suas fronteiras, ao mesmo tempo em que houve processos de escrita das histórias municipais e de construção de suas identidades, com narrativas e discursos marcados por esse momento de ruptura, focados em buscar características peculiares que valorizassem a individualidade de uma cidade em relação às outras.

De acordo com Brito (1972), quando o Ramal Pádua Salles foi extinto, seus terrenos foram cedidos ao Departamento de Estradas de Rodagem (DER). Isso explica a preservação e o reaproveitamento do leito como espaço público, especialmente vias públicas sob a jurisdição municipal ou estadual. Já com relação aos terrenos das estações, pátios, oficinas e outros espaços, as demolições e os réusos empreendidos pelas cidades mostram que, em algum momento ao longo das décadas seguintes, os terrenos foram repassados aos municípios.

O esquecimento e a invisibilidade resultantes também podem ser explicados pelas demolições das estações e outros edifícios, e pela retirada dos trilhos, fatores que permitiram que uma nova camada de edifícios, vias públicas, espaços públicos e bairros fosse construída sobre os espaços que a Funilense ocupou, ou que esses espaços fossem abandonados. Os réusos posteriores acabaram por descaracterizar o restante das edificações, que perderam muitos vestígios do uso ferroviário original.

O processo de industrialização da região de Campinas também foi outro fator que contribuiu para o apagamento da Funilense. As cidades interligadas pela ferrovia receberam grandes contingentes populacionais, uma população que não se identifica com as histórias e memórias locais, e que alterou o perfil socioeconômico da região. Além disso, a Funilense era uma ferrovia pequena, em comparação às demais ferrovias paulistas, concebida com objetivos muito específicos de grupos locais, o que fez com que se tornasse pouco conhecida e lembrada.

Os memorialistas foram os que se dedicaram a preservar as histórias e memórias relacionadas à Funilense, que transformaram a ferrovia em elemento importante no imaginário fundacional das cidades. Da mesma forma, o processo de reconstituição cartográfica do traçado da Funilense auxilia na apreensão dos remanescentes ferroviários presentes no território atual das cidades [4]. A ferrovia, no passado, foi elemento catalizador na conformação do território. A recomposição de seu trajeto, no presente, permite que se recupere sua história e memória e, conseqüentemente, a visibilidade e percepção dos remanescentes como um conjunto, um elemento articulado e coeso.

As Fichas Descritivas, elaboradas na presente pesquisa, permitiram que se identificasse que o leito ferroviário não desapareceu da paisagem, vestígios dele estão presentes nas cidades, “fossilizados” no tecido urbano na forma de ruas, avenidas, estradas de terra, rodovias, canteiros centrais, terrenos baldios ou estacionamentos. Já as ausências causadas pelas demolições quase não são perceptíveis: os espaços logo foram substituídos por uma nova camada de espaços públicos, seja para prolongamento

de avenidas, construção de rodoviárias e praças; ou simplesmente desapareceram. Simultaneamente, até mesmo as presenças das edificações não são tão visíveis ou óbvias.

Com relação às edificações presentes no território atual, a **Estação Carlos Botelho**, construída na lateral do Mercado Municipal de Campinas, propriedade da Prefeitura de Campinas, foi reapropriada para o uso comercial do Mercado; o edifício foi tombado em nível municipal e estadual, e recentemente restaurado. O antigo **armazém da Sorocabana**, propriedade da Prefeitura de Campinas, é gerido pela Secretaria de Assistência Social e usado como “Centro de Atendimento e Promoção da População Migrante e de Rua”. A **Estação Barão Geraldo**, com o fim da Sorocabana, foi cedida a um ex-funcionário em reconhecimento aos serviços prestados e como ressarcimento dos salários atrasados; como propriedade particular, vem sendo utilizada desde então como residência pela família.

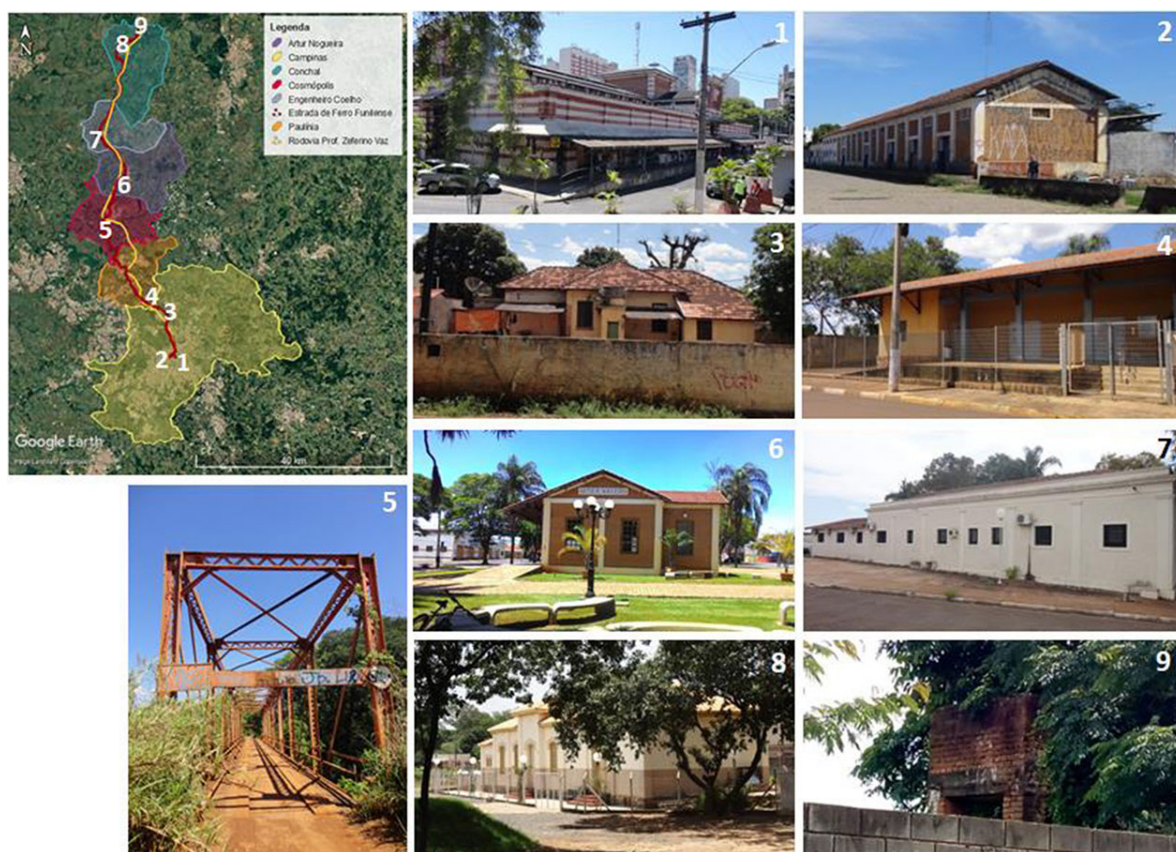


FIGURA 4 – Mapa das edificações remanescentes da Estrada de Ferro Funilense: 1) Estação Carlos Botelho 2) Armazém da Sorocabana; 3) Estação Barão Geraldo; 4) Estação Betel; 5) Ponte de Ferro sobre o rio Jaguari; 6) Réplica da Estação Artur Nogueira; 7) Estação Engenheiro Coelho; 8) Estação Conchal; 9) Caixa d'água da Estação Pádua Salles.

Fontes: Mapa e fotos do acervo da pesquisa, feitos entre 2017 e 2018.

A **Estação Betel**, propriedade da Prefeitura de Paulínia, depois de ter sido reutilizada como escola pública, foi transformada em posto de saúde municipal. A **ponte de ferro** sobre o rio Jaguari, inserida no meio dos canaviais da Usina Ester, ainda é utilizada pela Usina e pelos moradores da região; por ela não passam apenas veículos, mas pessoas fazendo trilhas e ciclistas praticantes de mountain bike.

A **réplica da Estação Artur Nogueira** (construída em 2010, após a original ter sido demolida em 1976), apesar de não ser um remanescente “autêntico”, tornou-se um importante lugar de memória<sup>8</sup> vinculado a ela. O município evocou esse elemento do passado para dar materialidade a um centro cultural e ponto turístico de Artur Nogueira, evidenciando o novo lugar dado à ferrovia na narrativa fundacional da cidade. Esse monumento intencional (RIEGL, 2006) reativou a memória da Funilense, reinventando-se uma história e uma tradição local, buscando superar ou apagar a ruptura espaço-temporal causada pela demolição. O passado da ferrovia tornou-se objeto de ação no presente, de transformação da realidade, especialmente quando se tem em vista que o uso atual do edifício é público e cultural.

A Estação Engenheiro Coelho, propriedade da Prefeitura do município homônimo, foi adaptada para servir de posto de saúde municipal. A Estação Conchal, propriedade da Prefeitura de Conchal, foi transformada em escola e, depois de um período de abandono, foi reformada e transformada em centro cultural; seu espaço interno foi reutilizado como local de exposições e em seu espaço externo, aproveitando-se o declive do terreno, foi instalado um teatro de arena. A caixa d'água da Estação Pádua Salles está oculta atrás de um muro, quase invisível em meio à mata nas margens do rio Mogi-Guaçu.

Além das estações, algumas chaves se tornaram importantes e acabaram ganhando uma estrutura um pouco mais sofisticada, enquanto outras ganharam um prédio maior e foram elevadas à categoria de estação. A dificuldade de identificação dessas paradas associadas às chaves e, conseqüentemente, dos diversos nomes com que foram conhecidas, tornou difícil classificar os pontos de parada como “estação” ou “chave”, uma vez que cada autor ou fonte documental as tratam de modo distinto. Mas a dificuldade maior residiu na falta de informações mais consistentes e nas contradições encontradas nos dados que não permitiram uma localização precisa delas, sem mencionar a falta de registros imagéticos. Assim, foram pontuadas no mapa final apenas as chaves que apareceram nos mapas históricos, permanecendo alguma imprecisão, mesmo após os levantamentos de campo realizados.

Constata-se, por outro lado, que foram os processos de reuso dos edifícios que garantiram sua sobrevivência, tendo em vista que os edifícios abandonados pelo poder público (e ocupados pela população) acabaram sendo eventualmente demolidos. Apesar das alterações estruturais e estéticas, é possível constatar que o valor de uso também interfere no estado de conservação dos bens.

## Território e patrimônio cultural: uma abordagem sincrônica

O estudo da Estrada de Ferro Funilense e seus remanescentes fez com que emergissem questões com relação à preservação do patrimônio cultural. Esses bens não se enquadram nos critérios tradicionais de preservação patrimonial: não possuem caráter monumental, excepcional ou exemplar, e nem autenticidade; a eles dificilmente seriam atribuídos valores artísticos ou arquitetônicos que justificariam um tombamento. A forma como o leito e as edificações foram incorporados à malha urbana

<sup>8</sup> A memória se relaciona ao cotidiano dos grupos sociais, aos hábitos e ações realizados no dia-a-dia. Inconsciente de si, ela se cristaliza e se refugia nas coisas e nos lugares (no espaço, no gesto, na imagem, no objeto), conservando e transmitindo valores e saberes compartilhados pelos grupos. Ela é viva, evolui, lembra e esquece, existindo e fazendo sentido apenas no presente, individual e coletivamente, ao mesmo tempo em que produz um sentimento de continuidade (NORA, 1993).

dos municípios, ou desapareceram, também dificulta a percepção desses bens como um conjunto. Tombamentos individuais dos edifícios dificilmente seriam suficientes para sua preservação enquanto um conjunto. A ruptura na percepção da continuidade histórica que as demolições e reusos causaram prejudica a valorização dos remanescentes a partir do viés histórico, embora eles tenham valores de ancianidade e documental, e alguns ainda se constituam como importantes lugares de memória.

Do ponto de vista do patrimônio imaterial, muitas formas de expressão, celebrações, tradições, saberes, modos de fazer e etc., que podem ser encontrados nas cidades até os dias atuais, vinculam-se indiretamente à Funilense a partir da questão da formação territorial como, por exemplo, as heranças culturais vinculadas aos ex-colonos dos Núcleos Coloniais, aos funcionários das indústrias e aos primeiros habitantes dos núcleos urbanos, imigrantes e nacionais<sup>9</sup>. Encontram-se em um território metropolitano efêmero. Com a exceção de Campinas, os outros cinco municípios não possuem legislações e órgãos de preservação patrimonial bem estruturados e atuantes.

A noção de patrimônio cultural, tanto em nível nacional quanto internacional, vem se ampliando com a incorporação de novos conceitos e instrumentos de preservação, que cada vez mais reforçam a importância das questões territoriais e socioeconômicas no processo de salvaguarda.

No Brasil, a lei nº 11.483/2007 (BRASIL, 2007) passou vários bens ferroviários (provenientes da extinta Rede Ferroviária Federal S/A e que não estão sendo administrados para transporte de cargas) para a tutela do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), que criou a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em 2010 (BRASIL, 2010). Além disso, pequenos trechos de algumas ferrovias vêm sendo reutilizados para atividades turísticas, operados por empresas privadas e associações de preservação, muitas vezes em parceria com municípios e concessionárias. A Lei nº11.483/2007 alterou o processo de preservação do patrimônio ferroviário ao apresentar duas perspectivas de trabalho, sua preservação e difusão a partir do cuidado com a dimensão material, estabelecendo diretrizes e obrigações envolvendo múltiplas agências públicas.

A Carta de Nizhny Tagil (TICCIH – BRASIL, 2003) vem sustentando as orientações do IPHAN, a partir de noções relacionadas ao patrimônio industrial, embora o conjunto de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário não atenda a todos os preceitos e indicações da Carta, restringindo-se à preservação de bens edificados através de inventários (MATOS, 2015)

O CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico), criado em 1967, vem tombando bens ferroviários paulistas desde o fim da década de 1960, especialmente edifícios de estações, porém, com tendência ao tratamento unitário dos elementos, a partir da valorização da nostalgia vinculada à função de embarque e desembarque das estações, em detrimento da importância social, tecnológica e econômica das ferrovias (MORAES, 2016; RODRIGUES, 2010), não considerando que, no estado de São Paulo,

***[...] a ferrovia é parte de um complexo produtivo territorial que inter-relaciona a cafeicultura, a agricultura de alimentos, o fluxo de capital, a mão-de-obra e o comércio. Contudo, a estrada de ferro não transportava apenas carga, transportava também pessoas. Portanto, falar de vestígios ferroviários é considerar que sua existência material esta relacionada ao processo capitalista de industrialização que se expande no território. (SCHICCHI & OLIVEIRA, 2016, p.537)***

<sup>9</sup> Entre eles, encontram-se clubes e times esportivos, festas de descendentes de imigrantes, carnavais, bailes dançantes, quermesses e outras festas religiosas, rodeio, etc.



A rapidez com que a Funilense foi desativada e demolida fez com que muita informação se perdesse. Por ter sido gerida por mais de uma instituição, sua documentação acabou se fragmentando e se diluindo em diversos acervos localizados em arquivos, museus e centros de memória. Investigar os processos coletivos e individuais das memórias dos ex-funcionários seria um grande desafio, pois foi desativada há muitas décadas. Entretanto, a abordagem territorial e social que o estudo do patrimônio ferroviário pressupõe pode auxiliar na apreensão da Funilense: ela articulou e formou um território, foi vetor de expansão territorial e demográfica, interconectando patrimônios em suas dimensões materiais e imateriais, formando uma paisagem complexa e dinâmica. Dessa forma, as figuras e instrumentos de preservação que poderiam auxiliar na sua preservação não podem estar dissociados das dinâmicas urbanas e dos instrumentos urbanísticos.

A categoria do *Itinerário Cultural* foi incluída na Lista do Patrimônio Mundial em 2008. De acordo com a Carta Internacional sobre os Itinerários Culturais (ICOMOS, 2008), esse último reconhece, valoriza e religa várias categorias através da questão da mobilidade e das trocas humanas pelas vias de comunicação. A importância da Carta e do conceito de Itinerário Cultural reside na valorização dos processos que vão além do material e do imaterial, dando importância central aos atores sociais e rediscutindo o papel do meio e do território. A ideia de partilha é importante para o Itinerário, que

***[...] considera os valores culturais como um patrimônio comum, aberto, para lá das fronteiras e exigindo esforços unificados. Respeitando o valor inerente a cada um dos seus elementos, o Itinerário Cultural enriquece a mensagem espiritual do passado de todos os que o compõem como peças pertencentes a um conjunto que reforça o seu sentido. Ilustra igualmente a concepção contemporânea dos valores do patrimônio para a sociedade, enquanto recurso para um desenvolvimento social e econômico durável. (ICOMOS, 2008)***

O Itinerário também pressupõe um dinamismo cultural, que afeta constantemente o material e o imaterial. Seu processo de salvaguarda deve começar pela realização de um inventário de bens e de um relatório sobre os estados de conservação, para elaboração de um plano estratégico de salvaguarda, com mecanismos que coordenem ações e instrumentos legais de proteção, uso e gestão dos elementos, tendo em vista seu valor de conjunto e a relação dos bens inventariados com a finalidade original do caminho. Quanto ao uso e gestão, a Carta afirma que deve prevalecer o interesse social e econômico para o desenvolvimento equilibrado do bem, com sensibilização e participação dos habitantes. A gestão exige coordenação transversal que garanta a integridade das políticas de proteção, uso, conservação, ordenamento do território e do turismo.

No Brasil, as questões referentes aos Itinerários Culturais estão inseridas na categoria da Paisagem Cultural, com seu respectivo instrumento de preservação, a Chancela, Portaria nº127 (BRASIL, 2009). Em 2007, foram elaboradas as Cartas de Bagé (ou Carta da Paisagem Cultural) e da Bodoquena (Carta das Paisagens Culturais e Geoparques). Em 2009, o IPHAN conceituou Paisagem Cultural como "uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores" (BRASIL, 2009). A Chancela pressupõe o estabelecimento de um pacto entre o poder público, a sociedade civil e a iniciativa privada, visando a gestão compartilhada do

território compreendido como paisagem cultural, podendo ser criado um plano de gestão a ser acompanhado pelo IPHAN. Com a Paisagem, busca-se

***[...] compreender o território de modo ampliado, com base em sua formação e na identificação dos macroprocessos históricos, permitindo, também, a interpretação dos bens culturais protegidos não isoladamente, por suas características individuais, mas de modo correlacionado, configurando redes de proteção com bases territoriais. (WEISSHEIMER & MONGELLI, 2010, p.237)***

Os mapeamentos e inventários realizados no contexto de preservação das Paisagens e Itinerários Culturais brasileiros inserem-se em uma lógica de rede. Nas redes, o patrimônio é identificado e valorizado a partir de recortes temáticos ou territoriais, abordado de forma associada ao território e sua dinâmica sociocultural, partindo da elaboração de inventários que permitem identificar e selecionar bens de categorias diversas, a serem preservados por instrumentos que melhor se adequem a cada um. Propõe que as ações de proteção e valorização sejam integradas com órgãos locais de patrimônio, potencializando o desenvolvimento socioeconômico e cultural local, com geração de renda e melhoria da qualidade de vida das populações detentoras dos bens. (FINGER, 2012)

As redes configuram-se como forma de superar a ação de preservação pontual e focada apenas no material ou no imaterial, no cultural ou no natural: “se somada ao ambiente natural [...], essa cadeia de bens constitui uma rede interconectada de elementos culturais e de conhecimento potencialmente compartilhado” (FINGER, 2012, p.253), aumentando a significância e a coesão do patrimônio cultural, facilitando sua apropriação social. Abre-se espaço para que estados, regiões e grupos sociais pouco contemplados pelas práticas tradicionais de preservação ganhem visibilidade e voz, incentivando o respeito à diversidade cultural nacional, assim como o equilíbrio ambiental.

Projetos de educação patrimonial e de aplicação de inventários participativos também podem auxiliar o processo de preservação em redes. O IPHAN lançou, em parceria com o MEC, uma metodologia de aplicação de inventários participativos voltados para a educação patrimonial nas escolas (IPHAN, 2016).

Essas formas de abordagem do patrimônio, em simultâneo ou em associação, e seus respectivos instrumentos de preservação, indicam um caminho para se pensar uma estratégia de preservação dos remanescentes da Funilense, que configuram-se como um patrimônio regional, metropolitano, cuja escala transcende a atuação de órgãos municipais de preservação. Esses instrumentos e experiências corroboram a necessidade da abordagem territorial e da gestão compartilhada, desejáveis no planejamento de áreas metropolitanas (com suas características interativas na conformação territorial, socioeconômica e cultural), assim como a importância do protagonismo social na salvaguarda patrimonial, uma vez que, quando os processos de atribuição de valor e de preservação têm a sociedade como protagonista, o patrimônio rompe com as barreiras tradicionais, tornando-se multívoco e multifacetado, podendo ser apropriado de forma efetiva pela sociedade.

## Considerações Finais

Retraçar a Estrada de Ferro Funilense foi uma forma de (re)conhecê-la e (re)inseri-la no território, recuperando sua continuidade espacial e temporal. Uma vez reconstituído, o traçado permitiu uma leitura desse território complexo e dinâmico, inserido em uma região metropolitana importante para a economia nacional. Com isso, amplia-se o espectro de ações sobre os remanescentes materiais das atividades da ferrovia (com a reapropriação e ressignificação desse patrimônio ferroviário pela sociedade), e também o espectro de ações sobre o próprio território.

A Funilense não apenas interligou o território físico dos municípios, mas suas histórias e memórias coletivas, cristalizadas na materialidade territorial. Tendo em vista as atuais conjunturas do campo do patrimônio cultural, mesmo que a Funilense não seja considerada significativa, íntegra ou autêntica para ser preservada através de tombamentos de seus remanescentes, ou mesmo que não se revele integrada para ser reconhecida como uma paisagem cultural ou estabelecer um itinerário cultural, o conhecimento do seu papel na conformação do território poderia potencializar o vínculo cultural entre os municípios e seus habitantes, fortalecendo o sentimento de pertencimento de diferentes grupos sociais, favorecendo o desenvolvimento social e econômico regional.

Poucas iniciativas de valorização e preservação dos remanescentes da Funilense foram concretizadas e a maioria foi pontual, embora esse patrimônio seja complexo e regional. As experiências mais recentes nas ações de preservação patrimonial evidenciam a importância do protagonismo da sociedade em todas as etapas do processo, assim como a importância da gestão compartilhada para uma efetiva salvaguarda, e das articulações em redes patrimoniais, que potencializam os diálogos e articulações. Isso gera um sentimento de empoderamento dos grupos sociais, especialmente ao romper com as narrativas históricas unívocas e lineares que excluem e reforçam a segregação de minorias.

Por fim, a inquietação inicial envolvendo a tentativa de compreender o processo de esquecimento e de apagamento dos vestígios e da memória da Funilense foi substituída pela vontade de mostrar que a Funilense não desapareceu: ela sobrevive na articulação entre os discursos que a construíram, inauguraram, exploraram, demoliram e reconstruíram; sobrevive nas marcas deixadas pelo leito ferroviário na malha urbana, nas ruínas das edificações abandonadas, nas estações adaptadas para novos usos, até mesmo na construção de uma réplica de estação; nas memórias dos moradores mais antigos, na documentação histórica e na toponímia; sobrevive, inclusive, nas ausências, nos vestígios daquilo que não está mais lá.

## Agradecimentos

A pesquisa foi desenvolvida com bolsa da CAPES, com o apoio do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (POSURB-ARQ), da Pontifícia Universidade Católica De Campinas. Agradecemos a todos que contribuíram de algum modo à pesquisa. Os conceitos também vêm sendo trabalhados em pesquisa financiada pelo CNPq (Edital Universal – processo n. 444663/2014-2).

## Referências

ARANTES, A. O patrimônio imaterial e a sustentabilidade de sua salvaguarda. **Caderno de Estudos do PEP**, COPEDOC/IPHAN, Rio de Janeiro, 2005, p.9-14.

BRASIL. IPHAN. Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. **Portal Iphan**. Brasília. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria\\_1722016.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf)>. Acesso em: 10 jan. 2018.

BRASIL. IPHAN. Portaria nº 127, de 30 de abril de 2009. Estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira. **Diário Oficial da União**, Iphan, Brasília, DF, nº 83, 5 maio 2009, Seção 1, p.17. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria\\_127\\_de\\_30\\_de\\_Abril\\_de\\_2009.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_127_de_30_de_Abril_de_2009.pdf)>. Acesso em: 8 jan. 2018.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. **Portal da Legislação**. Brasília. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm)>. Acesso em: 10 dez. 2017.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil (1988). **Câmara dos Deputados**. Legislação. Brasília. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/consti/1988/constituicao-1988-5-outubro-1988-322142-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 28 jun.2018.

BRITO, J. **História da Cidade de Paulínia**. v.1. São Paulo: Indústria Gráfica Saraiva, 1972.

CAIADO, M. C. S.; PIRES, M. C. S. Campinas Metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros. In: CUNHA, J.M.P. (Org.). **Novas Metrôpoles Paulistas. População, Vulnerabilidade e segregação**. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2006, cap.10, p. 275-304.

CHAUVEAU, A.; TÉTART, P. (Orgs.). **Questões para a história do presente**. Bauru: EDUSC, 1999.

COSTA, P. D. S. R. **Espaços ferroviários de Campinas: (re)leituras contemporâneas**. Dissertação (Mestrado em Urbanismo), 2010, 120 p. Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2010.

EVANGELISTA, A. L.; SCHICCHI, M. C. S. Estrada de Ferro Funilense (SP): Território, História e Patrimônio. In: **Anais Eletrônicos do XXIX Simpósio Nacional de História**, Brasília, 2017. Não Paginado. Disponível em: <<http://bit.ly/2BqynXv>>. Acesso em: 5 out. 2017.

FAVERO, E.; HEFLINGER JR., J.E. **Retratos de Engenheiro Coelho**. Limeira: Unigráfica, 2011, 120 p.

FERRARI, S. **Os núcleos do Conchal**. São Paulo: Clube de Autores, 2011, 202 p.

FERREIRA, L. C. F.; BARBOSA, A. M.; FERREIRA, S. F. **Cosmópolis: de Fazenda Funil à Cidade Universo**. São Paulo: Pancrom Indústria Gráfica Editora, 2011, 744 p.

FERREIRA, L. C. F.; FERREIRA, S. F. **Artur Nogueira: berço da Amizade**. Artur Nogueira; Câmara Municipal, 2000, 271 p.



FINGER, A. E. Redes de proteção ao patrimônio. In: **Anais do I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural**, 2009. Brasília: IPHAN, 2012, p.252-260, v.3.

FONSECA, M. C. L. Patrimônio cultural: por uma abordagem integrada (considerações sobre materialidade e imaterialidade na prática da preservação). In: **Caderno de Estudos do PEP**. COPEDOC/IPHAN. Rio de Janeiro, 2007, p.69-73.

GONÇALVES, J. R. O Patrimônio como categoria do pensamento. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (Orgs.). **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009, p.25-33.

HARTOG, F. Tempo e Patrimônio. In: **Varia História**. Belo Horizonte, vol.22, nº36, Jul/Dez de 2006, p.261-273.

ICOMOS. **Carta Internacional sobre os Itinerários Culturais**, 2008. Tradução de Ana Paula Amendoeira. Disponível em: <icomos.fa.utl.pt>. Acesso em: 10 jan. 2018.

IPHAN. **Educação Patrimonial: Inventários Participativos: Manual de Aplicação**. Brasília, 2016. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/inventariodopatrimonio\\_15x21web.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/inventariodopatrimonio_15x21web.pdf)>. Acesso em: 10 jan. 2018.

IPHAN. **Carta da Bodoquena, ou Carta das Paisagens Culturais e Geoparques**, 2007. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/temp/Carta\\_das\\_Paisagens\\_Culturais\\_e\\_Geoparques.PDF](http://portal.iphan.gov.br/uploads/temp/Carta_das_Paisagens_Culturais_e_Geoparques.PDF)>. Acesso em: 10 jan, 2018.

MARCONDES, M. **História e informática: o uso da hipermídia no resgate da história da Estrada de Ferro Funilense**. Dissertação (Mestrado em Multimeios), 2001, 155 p. IA/ UNICAMP, Campinas, 2001.

MATOS, L. F. **Memória Ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio**. Tese (Doutorado em História, Política e Bens Culturais), 2015, 200 p. FGV/CPDOC, Rio de Janeiro, 2015.

MATOS, O. N. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4ª Edição. Campinas: Pontes, 1990, 188 p.

MENESES, U. T. B. O campo do Patrimônio Cultural: uma revisão de premissas. In: **Anais do I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural**, 2009. Brasília: IPHAN, 2012. p.127-135, v.1.

MORAES, E. H. **Os bens ferroviários nos tombamentos do Estado de São Paulo (1969 – 1984)**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação), 2016, 192 p. UNESP, Baurú, 2016.

MÜLLER, M. T.; MAZIERO, M. das D. S. **Paulínia: História e Memória: dos trilhos da Carril às chamadas do progresso**. Campinas: Ed. Komedi (edição bilíngue), 2006, 128 p.

MÜLLER, M. T.; MAZIERO, M. das D. S. **Paulínia: dos trilhos da Carril às chamadas do progresso - 1770-1970**. 1ª edição. Paulínia: Unigráfica, 1999, 200 p.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. In: **Projeto História**, São Paulo, n.10, p.7-28. 1993.

RIEGL, A. **O culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese**. Goiânia: Ed. da UCG, 2006, 120 p.

RODRIGUES, M. Patrimônio Industrial, entre o fetiche e a memória. In: **Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**. São Paulo, Universidade São Judas Tadeu. nº 3, 1º semestre 2010, p. 31-40.

SÃO PAULO (Estado). Assembleia Legislativa. **Lei Complementar nº 870/2000**. Cria a Região Metropolitana de Campinas, o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Campinas e autoriza o Poder Executivo a instituir entidade autárquica, a constituir o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Região de Campinas, e dá providências correlatas. Diário Oficial do Estado. Poder Executivo, São Paulo, Seção 1, 110 (117), 20 jun. 2000. Disponível em: <[http://dobuscadireta.imprensaoficial.com.br/default.aspx?DataPublicacao=20000620&Caderno=EXECUTIVO\\_1&NumeroPagina=2](http://dobuscadireta.imprensaoficial.com.br/default.aspx?DataPublicacao=20000620&Caderno=EXECUTIVO_1&NumeroPagina=2)>. Acesso em: 10 jan. 2018.

SCHICCHI, M. C. da S. The Cultural Heritage of Medium and Small-sized Cities: A New Approach to Metropolitan Transformations in São Paulo, Brazil. In: **Traditional Dwellings and Settlements Review**. Berkeley, vol. XXVIII, nº1, 2015, p.21-34.

SCHICCHI, M. C.; GÓES, R.; EVANGELISTA, A. L. A Estrada de Ferro Funilense e a formação da região metropolitana de Campinas: um patrimônio de várias cidades. In: OLIVEIRA, E. R. (Org.) **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho: perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários**. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2017, v.1, p. 237-284.

SCHICCHI, M. C.; OLIVEIRA, E. R. Ferrovia e cidade: quando o objeto enseja sua compreensão no território. In: **Anais do I Congresso Ibero-Americano de História Urbana. Santiago de Chile**, nov. 2016, p.537-546.

TICCIH – BRASIL. Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial. **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial**, 2003. Disponível em: <[www.patrimonio-industrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=8](http://www.patrimonio-industrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=8)>. Acesso em: 10 jan. 2018.

WEISSHEIMER, M.; MONGELLI, M. Paisagem, território e patrimônio: o contexto institucional de 2010. In: **1º Colóquio Ibero-Americano “Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto”**, Belo Horizonte, 2010. Brasília: IPHAN; Belo Horizonte: IEDS, 2017. p.235-240.

**DATA DE SUBMISSÃO DO ARTIGO: 22/05/2018 APROVAÇÃO: 19/06/2018**

#### RESPONSABILIDADE INDIVIDUAL E DIREITOS AUTORAIS

A responsabilidade da correção normativa e gramatical do texto é de inteira responsabilidade do autor. As opiniões pessoais emitidas pelos autores dos artigos são de sua exclusiva responsabilidade, tendo cabido aos pareceristas julgar o mérito e a qualidade das temáticas abordadas. Todos os artigos possuem imagens cujos direitos de publicidade e veiculação estão sob responsabilidade de gerência do autor, salvaguardado o direito de veiculação de imagens públicas com mais de 70 anos de divulgação, isentas de reivindicação de direitos de acordo com art. 44 da Lei do Direito Autoral/1998: “O prazo de proteção aos direitos patrimoniais sobre obras audiovisuais e fotográficas será de setenta anos, a contar de 1º de janeiro do ano subsequente ao de sua divulgação”.

O CADERNOS PROARQ (issn 1679-7604) é um periódico científico sem fins lucrativos que tem o objetivo de contribuir com a construção do conhecimento nas áreas de Arquitetura e Urbanismo e afins, constituindo-se uma fonte de pesquisa acadêmica. Por não serem vendidos e permanecerem disponíveis de forma *online* a todos os pesquisadores interessados, os artigos devem ser sempre referenciados adequadamente, de modo a não infringir com a Lei de Direitos Autorais.