

IV enanparq

Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016

Paisagem cultural ferroviária, patrimônio industrial e órgãos de preservação

SESSÃO TEMÁTICA: PAISAGEM COMO CONSTRUÇÃO COLETIVA: UM PROJETO INCONCLUSO

Luciana Massami Inoue
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo (FAU-USP)
lumassami@gmail.com

PAISAGEM CULTURAL FERROVIÁRIA, PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E ÓRGÃOS DE PRESERVAÇÃO

RESUMO

A partir do meu objeto de estudo do doutorado - as vilas ferroviárias da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, no estado de São Paulo - buscou-se aprofundar na problemática entre preservação e os órgãos de preservação. Analisando os órgãos de preservação em seus diversos níveis, observa-se que apesar dos esforços, ainda persiste a visão pouco sistêmica dada ao patrimônio ferroviário, bem como o patrimônio industrial em geral. O conceito de paisagem cultural pode conferir tal visão sistêmica, não sendo conflitante com o *corpus* teórico já bastante desenvolvido de patrimônio industrial. Além disso, se antes o conceito de patrimônio industrial já incorporava as vilas ferroviárias dentro de um contexto ou complexo de preservação maior, o conceito de paisagem cultural agrega todos os outros valores materiais e imateriais, e histórias conectadas à história das ferrovias no Brasil, por citar algumas: o ciclo do café, as imigrações, o desenho do território paulista e a história da infraestrutura e de transportes brasileiras.

O conceito de paisagem cultural apresenta vantagens e desvantagens, e sua aplicabilidade no contexto brasileiro ainda é incipiente. Além de discutir o conceito de paisagem cultural aplicado ao patrimônio ferroviário, gostaria de propor a discussão sobre uma alternativa de mescla de conceitos, que apesar de não serem novos, raramente se vêm utilizados juntos na bibliografia pesquisada. A proposta seria mesclar o conceito de paisagem cultural a de áreas de conservação, semelhantes às definidas pelo *Planning (Listed Buildings and Conservation Areas) Act* inglês de 1990.

Assim, esta apresentação busca discutir o estado de preservação do patrimônio ferroviário paulista, a aplicabilidade do conceito de paisagem cultural ao patrimônio ferroviário e discutir as vantagens e limites do conceito de paisagem cultural e como vem sendo aplicado no contexto brasileiro e discutir caminhos para a preservação brasileira.

Palavras-chave: Paisagem cultural 1. Patrimônio industrial ferroviário 2. Vilas ferroviárias 3.

RAILWAY CULTURAL LANDSCAPE, INDUSTRIAL HERITAGE AND PUBLIC PRESERVATION INSTITUTES

ABSTRACT

Regarding with my study object – the railway worker villages of Companhia Paulista de Estradas de Ferro – it was pursued a study about relationship between preservation and the public preservation institutes. Analysing the public preservation institutes in different levels, it was observed that despite of the efforts, there is a few systemic view given to the railway heritage, even the industrial heritage in general. The concept of cultural landscape could give this systemic view, and it is not being conflicted with the theoretical *corpus* already developed of industrial heritage. Moreover, if the concept of industrial heritage has already incorporated the railway worker villages in a context or a bigger preservation complex, the concept of cultural landscape congregates all the others values, materials and immaterial, and histories connected with the railways histories in Brazil, for example: the coffee cycle, the immigrations, the São Paulo state territory design, and the Brazilian infrastructure and transport history

The concept of cultural landscape shows advantages and disadvantages, and its applicability in the Brazilian context is incipient yet. Besides discussing the concept of cultural landscape concept applied to the railway heritage, I would like to propose the discussion of an alternative of mixed concepts, that even they are not news, they are barely being used together in the bibliography researched. The proposal is to mix the concept of cultural landscape and the conservation areas, similarly those are defined by the British *Planning (Listed Buildings and Conservation Areas) Act* of 1990.

Thus, this presentation seeks to discuss the railway heritage preservation status, the applicability of the cultural landscape concept to the railway heritage and discussing the advantages and limits of the cultural landscape as it was being applied in the Brazilian context and discussing ways to the Brazilian preservation.

Keywords: Cultural landscape 1. Industrial railway heritage 2. Railway worker village 3.

1. Patrimônio industrial ferroviário e órgãos de preservação

O presente artigo faz parte do objeto de estudo do doutorado que são as vilas ferroviárias da Companhia Paulista, e fazem parte da amostra 6(seis) vilas ferroviárias da Companhia.¹ Segundo MORAIS (2002), a Companhia Paulista construiu seus complexos ferroviários em 62 municípios. A partir da pesquisa, foi verificado que tanto na bibliografia como na preservação, as estações são os objetos de destaque, e as vilas ferroviárias muitas vezes esquecidas. A história social dos ferroviários e todos envolvidos na construção das mesmas, é que dá pistas para uma rica e significativa leitura e compreensão destes espaços. A partir das visitas técnicas foi constatado o estado de abandono de muito deste patrimônio ferroviário, e procurou-se verificar se eram tombadas ou estavam contempladas em algum tipo de proteção. A partir disso, procurou-se verificar como estão inseridas as vilas ferroviárias nos órgãos de preservação em seus três níveis: federal, estadual e municipal. Os dados foram reunidos de modo esquemático na tabela a seguir. Antes uma explicação acerca da tabela: além de procurar entre os órgãos, bens do patrimônio industrial e ferroviário, procuramos incluir os conjuntos urbanos ou vilas, excluindo-se os centros históricos. A explicação é que no processo de questionamento, as vilas ferroviárias, sendo um conjunto ou parte do tecido urbano, não sendo tombadas como estações, poderiam estar em alguns destes tombamentos. Contudo, como se verá a seguir, também estão ausentes nesta classificação.

¹ São as vilas ferroviárias de São Carlos, Rincão, Itirapina, Brotas, Dois Córregos e Jaú.

IPHAN			ANO	LIVRO DE TOMBO
conjuntos urbanos e/ou vilas	1	Conjunto Arquitetônico e Urbanístico da Aldeia de Carapicuíba	1940	H/Arq, etn, psg
	2	Remanescentes da Antiga Vila Colonial, particularmente a Igreja Matriz, compreendendo as obras de talha e imagens antigas de São Vicente	1955	H
	3	Conjunto Histórico e Paisagístico da Cidade de Iguape	2011	H/Arq, etn, psg
patrimônio industrial e ferroviário	1	Área onde se encontram os remanescentes da Real Fábrica de Ipanema	1964	H
	2	Estação da Luz	1996	BA/H
	3	Conjunto de edificações da Companhia Paulista de Estrada de Ferro em Jundiaí	2004	BA
	4	Estação Ferroviária de Mayrink	2004	BA
	5	Vila Ferroviária de Paranapiacaba	2008	H
FONTE: Lista de bens inscritos no Livro do Tombo (1938-2012) in https://portal.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=3263 . Acesso em 06/04/2015 16:35				
*considerou-se apenas os bens tombados pelo IPHAN no estado de São Paulo				

Figura 1 – Bens tombados relacionados a conjuntos urbanos/vilas e ao patrimônio industrial ferroviário - IPHAN. Fonte: tabela confeccionada pela autora segundo dados coletados no site do IPHAN

CONPRES P			ANO	LIVRO DE TOMBO
conjuntos urbanos e/ou vilas*	1	Vila Economizadora	1991	
Patrimônio industrial	1	Indústrias Reunidas Matarazzo	1991	
	2	Antiga Companhia Brasileira de Cimento Portland em Perus	1991	
	3	Moinho Matarazzo	1992	
	4	Tecelagem Mariângela	1992	
	5	Antiga Fábrica Maria Zélia - Companhia Goodyear	1992	
	6	Galpões da antiga fábrica UNILABOR	1992	
	7	Tendal da Lapa	2007	
	8	Antigas Oficinas da Sociedade Anônima Vanorden	2007	
	9	Antigo Conjunto de Depósitos para café (CEAGESP)	2007	
	10	Antigo Conjunto Grandes Moinhos Minetti Gamba	2007	
	11	Antigo Conjunto Sociedade Técnica Bremensis e Schnidt Trost	2007	
	12	Antiga Cooperativa de Cotia	2009	
	13	Fábrica de Vidraria Santa Marina	2009	
	14	Galpão fabril da Antiga Metalúrgica Martins Ferreira	2009	
	15	Antiga fábrica de Tubos de Barro	2009	
	16	Companhia Melhoramentos de São Paulo (Administração)	2009	
	17	Estação Ciência	2009	
	18	Antiga Companhia de Refinadores União - chaminé	2010	
patrimônio industrial ferroviário	1	Estação da Estrada de Ferro Perus Pirapora (SPRailway)	1991	
	2	Estação do Brás (São Paulo - SPRailway)	1991	
	3	Estação da Luz (São Paulo - SPRailway)	1991	
	4	Conjunto de Armazéns da antiga SPRailway	2007	
* Sobre a lista de bens tombados, como a busca pelo site da CONPRES P não é muito prática, utilizamos como fonte RODRIGUES (2011:101). A lista tem como data limite o ano de 2010. Na ocasião, havia 10 lugares relacionados ao patrimônio industrial com abertura de processo de tombamento (APT), entre eles a Estação Júlio Prestes, cujo processo foi aberto em 1992. Também nesta				
** Há que se considerar para a cidade de São Paulo, as antigas Z-200 (das leis de zoneamento de 1975, 1978 e 1984), como também as ZEPEC (Zonas Especiais de Preservação) estabelecidas pelos Planos Diretores Estratégicos de 2002 e 2014, que podem abarcar zonas que incluem bens relacionados ao patrimônio industrial				

Figura 2 – Bens tombados relacionados a conjuntos urbanos/vilas e ao patrimônio industrial ferroviário - CONPRES P. Fonte: tabela confeccionada pela autora segundo dados coletados no site do CONPRES P.

CONDEPHAAT		ANO	LIVRO DE TOMBO
conjuntos urbanos e/ou vilas*	1	Aldeia de Carapicuíba e Igreja de S. João Batista (tomb. <i>Ex-officio</i>)	1974 H
	2	Remanescentes da Vila Colonial e Porto de Naus (São Vicente)	1982 H
	3	Vila Economizadora	1981 H
	4	Vila Maria Zélia	1983 H
	5	Bairro dos Jardins (São Paulo)	Arq, etn e psg 1986
	6	Unidades Habitacionais de Picinguaba - Vila caiçara (Ubatuba)	psg 1990
	7	Bairro do Cafundó (Salto de Pirapora)	Arq, etn e psg 1990
	8	Bairro do Pacaembú (São Paulo)	Arq, etn e psg 1991
	9	Vila Itooró	H 2005
patrimônio industrial	1	Real Fábrica de São João de Ipanema (Iperó)	1974 H
	2	Usina Hidrelétrica de Corumbataí (Rio Claro)	1982 H
	3	Edifício da Fábrica de Tecidos São Luís (Itu)	1983 H
	4	Indústrias Reunidas Matarazzo (São Paulo)	1987 H
	5	Edifício de Manufaturas de Tapetes Santa Helena (Jacareí)	1991 H
	6	Indústrias Reunidas Matarazzo (Marília)	1993 H
	7	Cervejaria Paulista (Ribeirão Preto)	2007 H
	8	Fábrica Santa Adélia (Tatuí)	2008 H
	9	Fábrica Swift/Armour (São José do Rio Preto)	2008 H
	10	Indústrias Têxteis São Martinho (Tatuí)	2008 H
	11	Complexo do gásômetro e Casa das Retortas (São Paulo)	2010 H
	12	Complexo industrial Carioba	2013 H
patrimônio industrial ferroviário	1	Estação de Bananal	1974 H
	2	Estação de Santa Rita do Passa Quatro (CP)	1981 H
	3	Estação da Luz (São Paulo - SPRailway)	1982 H
	4	Estação do Brás (São Paulo - SPRailway)	1982 H
	5	Estação Barracão em Ribeirão Preto (CM)	1982 H
	6	Estação de Guaratinguetá (EFCB)	1982 H
	7	Estação de Cachoeira Paulista (EFCB)	1982 H
	8	Estação de Campinas (CP)	1982 H
	9	Estação de Descalvado (CP)	1987 H
	10	Estação de Mairinque (EFS - projeto de Victor Bubugras)	1987 H
	11	Estação de Rio Claro (CM)	1987 H
patrimônio industrial ferroviário	12	Complexo Ferroviário de Paranapiacaba (SPRailway)	1988 H
	13	Rotunda do município de Cruzeiro (Rede Sul Mineira de EF)	1989 H
	14	Estação Júlio Prestes (EFS)	2000 H
	15	Conjunto da Estação Ferroviária Franco da Rocha (São Paulo - SPRailway)	2011 H
	16	Conjunto da Estação Ferroviária de Jaraguá (São Paulo - SPRailway)	2011 H
	17	Conjunto da Estação Ferroviária de Rio Grande da Serra (SPRailway)	2011 H
	18	Conjunto da Estação Ferroviária de Caieiras (São Paulo - SPRailway)	2012 H
	19	Conjunto da Estação Ferroviária de Perus (São Paulo - SPRailway)	2012 H
	20	Conjunto da Estação Ferroviária de Ribeirão Pires (SPRailway)	2012 H
	21	Conjunto da Estação Ferroviária de Andradina (EFNOB)	2012 H
	22	Conjunto da Estação Ferroviária de Louveira (CP)	2012 H
	23	Conjunto da Estação Ferroviária de Piraju (EFS - Projeto de Ramos de Azevedo)	2013 H
	24	Conjunto da Estação Ferroviária de Piratininga (CP)	2013 H

FONTE: <https://portal.site/SEC>. Acesso em 06/04/2015 16:35

* não incluímos nesta lista os centros históricos de Bananal, Cananéia, Iguape, Iporanga, Itu, Santana do Parnaíba, São Luís do Paraitinga e São Sebastião.

**O Horto e Museu Edmundo Navarro de Andrade (Rio Claro) pertencente à Companhia Paulista de Estradas de Ferro, foi tombada em 1979, inscrito no Livro Arqueológico, etnográfico e paisagístico.

***BA - Belas Artes, H - Histórico, Arq, Etn, psg - Arqueológico, etnográfico e paisagístico

Figura 3 –Bens tombados relacionados a conjuntos urbanos/vilas e ao patrimônio industrial ferroviário - CONPRESF. Fonte: autora

Várias observações podem ser inferidas das tabelas acima. Com exceção da Real Fábrica de Ipanema, cujo tombamento é de 1964 no IPHAN, e 1974 no CONDEPHAAT, a maior parte dos bens que integram o patrimônio industrial foram reconhecidos primeiro no CONDEPHAAT. Por exemplo, o tombamento da estação de Bananal é de 1974 e a maior parte dos tombamentos na década de 1980, e depois no IPHAN e no CONPRES, cujos tombamentos datam da década de 1990. Há um maior número de bens tombados nos órgãos estadual e municipal, além da inclusão da preservação nos planos diretores municipais.

A maior parte dos tombamentos do patrimônio industrial ferroviário referem-se a bens isolados, especificamente estações, com exceção do tombamento recente do conjunto das edificações da Companhia Paulista em Jundiaí, que foi incluída no livro de tomo de Belas Artes somente em 2004 e, recentemente a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, também considerada sítio urbano, incluída no livro de tomo do IPHAN em 2008. No CONDEPHAAT, os complexos ferroviários, com exceção da Vila de Paranapiacaba cujo tombamento é de 1988, são vistos como tais, isto é, com a inclusão além das estações, os armazéns e as vilas ferroviárias apenas em 2011, data dos primeiros tombamentos que levam o nome “conjunto da estação ferroviária”.

Na tabela referente ao IPHAN, pode-se observar que, em São Paulo, com exceção da aldeia de Carapicuíba, que provavelmente, guarda relação com o período colonial e os remanescentes da Vila colonial de São Vicente, o tombamento de Iguape é recente. O tombamento da Estação da Luz pelo IPHAN é recente, provavelmente para integrar o projeto de revitalização do bairro. Com respeito aos bens relacionados à habitação, as casas tombadas, geralmente pertencem a um personagem ilustre, não se faz menção a nenhuma outra vila ferroviária, além da Paranapiacaba, nem mesmo a uma vila operária, quando se sabe que há alguns tombamentos em nível estadual e municipal. Pode-se questionar outros aspectos desta pequena amostragem: os conjuntos arquitetônicos foram inscritos em ambos livros Histórico e Arqueológico/Etnográfico/Paisagístico; outros apenas em livro Histórico, como a Vila Ferroviária de Paranapiacaba; e outros apenas nos livros de Belas Artes como a estação ferroviária de Mayrink e o conjunto de edificações da Companhia Paulista de Estrada de Ferro em Jundiaí; e outros em ambos livros de Belas Artes e Histórico, como foi a Estação da Luz. Pode-se questionar: o que leva um bem ser inscrito em um livro e em outro não? Quais são estes critérios de valores histórico e artístico que estão sendo colocados?

Com abordagem do patrimônio industrial no órgão de preservação federal, temos o trabalho de KEMPTER (2010: 277). Segundo as tabelas e gráficos apresentados por esta autora, dos 1051 bens tombados pelo IPHAN desde seus inícios até 2010, incluindo-se os bens móveis e integrados, imóveis e arqueológicos (nas suas diversas classificações sítios urbanos,

edificações, equipamentos urbanos e infraestrutura, jardins históricos e parques, paisagens naturais, ruínas, etc.), tem-se apenas 36 bens considerados patrimônio industrial, inclusive os engenhos. Destes, 11 bens pertencem ao patrimônio ferroviário. Dos 36 bens considerados patrimônio industrial, 7 estão localizados no estado de São Paulo, e 4 deles são patrimônio ferroviário. O que se tem a dizer é que são muito poucos se comparados aos bens listados de outros países.

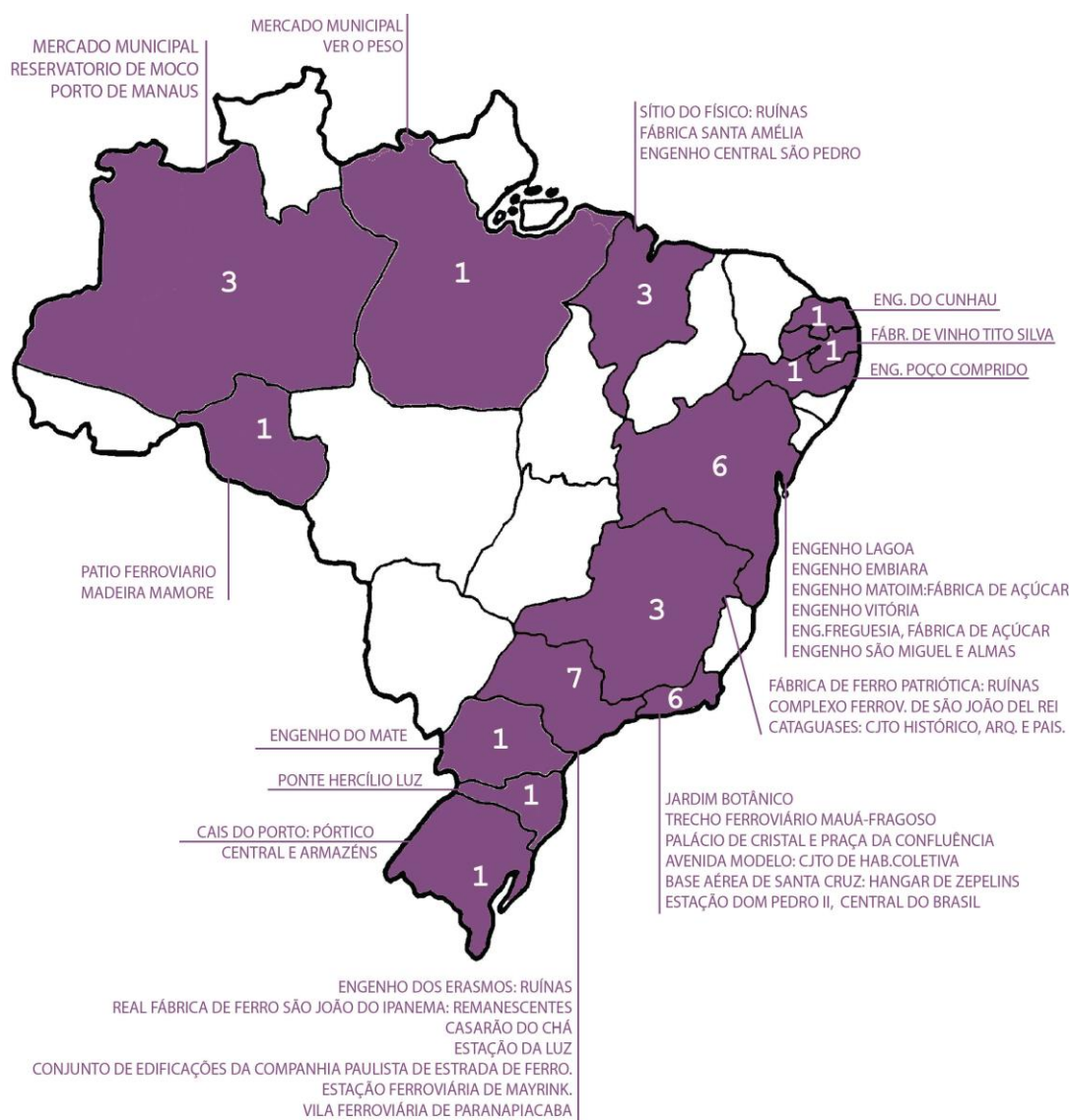


Figura 4 –Distribuição, localização e identificação dos bens tombados pelo IPHAN considerados patrimônio industrial. Fonte: KEMPTER. 2010. p. 277

Na tabela do CONDEPHAAT, pode-se ver que a estação de Bananal foi uma das primeiras a serem tombadas juntamente com a Real Fábrica São João de Ipanema, em 1974. Contudo ainda como edifício isolado, e seguem-se a ela outros tombamentos de estações na década de 1980. O tombamento de conjuntos ferroviários só irá ocorrer a partir de 2011. Ainda que tenha havido tombamentos de vilas operárias, como Vila Economizadora e Vila Maria Zélia desde a década de 1980, assim como outros tombamentos de bairros na mesma década, como o Bairro dos Jardins (1986), em São Paulo; a Vila Caiçara de Picinguaba em Ubatuba, em 1990; e o Bairro do Pacaembú, em São Paulo em 1991. A partir das tabelas, pode-se indagar porque estas estações foram tombadas e não outras, ou porque tais complexos e não outros, quais foram os critérios utilizados? Será por requisição, por ordem de chegada do processo do tombamento no órgão de preservação?

Uma obra ausente das tabelas: a Vila Inglesa, e que pertenceu a São Paulo Railway, localizada no município de São Paulo, não está na relação nem do IPHAN, nem do CONDEPHAAT. Existe uma placa em frente a ela, mas não se afirma se ela é tombada. No entanto, encontra-se dentro da área envoltória de preservação da estação da Luz. Recentemente, em 2012, foi aberto o processo de tombamento.

Há ainda entre os bens tombados do CONDEPHAAT, um dado interessante, que só se pode detectar ao conhecer a história da Companhia Paulista. Existe o tombamento do Horto e Museu Edmundo Navarro de Andrade (Rio Claro), tombada em 1979, e inscrito no Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. A ideia de Hortos Florestais pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro era gestada desde 1902, para a produção de madeira para substituir o carvão, e também para o fornecimento de dormentes. O Horto leva o nome do engenheiro agrônomo, Edmundo Navarro de Andrade, responsável não apenas pelo Horto Florestal de Rio Claro, mas dos outros treze espalhados pelo estado de São Paulo, conforme dados do Relatório da Companhia Paulista e afirmação de SEGNINI (1982: 64). É interessante que apenas este tenha sido tombado, pois nem se trata do horto mais antigo, sendo este de 1909.²

Em nível municipal, na capital do estado, tem-se o CONPRESP – Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo, criado em 1985 e fundação oficializada em 1988. Segundo o *site*³:

“O trabalho do CONPRESP está interligado ao do DPH – Departamento do Patrimônio Histórico, órgão da Secretaria Municipal de Cultura, criado pela Lei nº 8.252 de

² O primeiro horto florestal foi o de Jundiá.

³ www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/conpresp/organizacao/index.php?p=4321. Acesso em 09 novembro de 2015.

21/05/1975 e cujas atribuições são a identificação, proteção e fiscalização do patrimônio cultural e natural da cidade. O DPH e o CONPRESP são, portanto, órgãos autônomos, interdependentes e responsáveis pela preservação cultural e ambiental no Município, que trabalham em conjunto, ora instruindo os processos de tombamento, ora deliberando sobre eles. O DPH também atua como órgão técnico consultivo ao CONPRESP em seus despachos decisórios.”.

Pode-se dizer que a relação que citamos acima dos bens tombados pelo IPHAN e CONDEPHAAT são ratificados pelo CONPRESP, através do tombamento que eles chamam de *ex-officio* (TEO). Há também o que no CONPRESP chama-se de APT, Abertura de Processo de Tombamento.

A pesquisa dos bens tombados no site do CONPRESP não é muito fácil, pois a busca não é por nome ou rua, mas por inscrição municipal. Contudo pela legislação, especificamente entre as Resoluções⁴ é possível ver a relação de bens tombados ou com abertura de processos de tombamento. Dentre aquelas vilas tombadas pelo CONDEPHAAT, temos a Vila Economizadora, que sofreu um tombamento *ex-officio* (TEO) em 1991, junto com vários outros bens imóveis; e em 1992 é tombada a Vila Maria Zélia, que depois sofre algumas alterações em 1995. Além destas vilas operárias, pode-se talvez encontrar vilas dentro dos complexos industriais tombados pelo CONPRESP: por exemplo, Cia Brasileira de Cimento Portland (1992), moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela (1992); Companhia Antártica (ainda não tombada, apenas APT – Abertura de Processo de Tombamento – 2007); Vidraçaria Santa Marina (2009), juntamente com outros imóveis na Lapa; Complexo da Cia Nitroquímica (apenas APT, 2012) e Complexo Industrial do Gasômetro do Brás (2012). As vilas operárias também podem ser encontradas em sua área envoltória, contudo, este tema merece um estudo aprofundado. Há ainda outros complexos industriais citados por RODRIGUES (2011), porém, além da maior quantidade de bens tombados em relação aos órgãos estaduais e federais, não vemos diferenças qualitativas no que diz respeito ao tratamento dado aos bens do patrimônio ferroviário e de conjuntos urbanos. Sobre o patrimônio ferroviário, encontram-se tombados apenas os bens da São Paulo Railway: três estações e um conjunto de armazéns. Não se fala em complexo ferroviário, incluindo linhas, equipamentos, vilas ferroviárias.

Estes bens tombados em nível federal ou estadual, são relativamente poucos se comparados ao que foi a Rede Ferroviária Federal em São Paulo (vide mapa a seguir). Vale lembrar que apenas no estado de São Paulo, existiram sete grandes empresas ferroviárias, além da

⁴ “ o documento dispositivo normativo emanado de um órgão colegiado, registrando uma decisão ou ordem na instância de sua área de atuação, expressa em Lei.” FONTE: site CONPRESP.

Companhia Paulista, são elas: a Estrada de Ferro Sorocabana, a Companhia Mogiana, a São Paulo-Railway, a Estrada de Ferro Araraquara, a Estrada de Ferro São Paulo Minas, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a Estrada de Ferro Central do Brasil, que também atravessavam o estado de São Paulo. Os bens preservados também parecem ser poucos se comparados com os dados que temos de MORAIS (2002), que fez um levantamento de cinco companhias ferroviárias paulistas.



Figura 5 –Rede Ferroviária brasileira. Fonte: SANTOS, Rubens, 1961,p.24
apud MINAMI, 1994, Mapa 13.

Além disso, nota-se uma discrepância de bens tombados, que ora figura em uma lista, porém não figura em outra. Evidentemente não há um tratamento sistêmico dos bens que pertencem ao patrimônio ferroviário, como também industrial, em geral. Nota-se também uma indefinição dos papéis dos diferentes órgãos. No final da década de 1960, houve uma “descentralização” do órgão federal, com a criação de órgãos estaduais e municipais, porém não houve uma definição clara das funções de cada órgão, o que acaba criando conflito de competências, desperdício de profissionais, com sobreposição de funções, nas diferentes esferas, e um dos exemplos é o inventário. Além do subaproveitamento e falta de coordenação, a falta de técnicos é sentida desde o início de todos os órgãos até os dias atuais. Por exemplo, o inventário do patrimônio ferroviário, é tratado simultaneamente pelos três órgãos, sem haver delegação, ou divisão de tarefas. O procedimento de inventário é o mesmo, e os critérios de

tombamento indefinidos. Se ainda estamos na fase de inventário, o que dizer da gestão dos imóveis? Nota-se que o patrimônio ferroviário não está sendo tratado de maneira sistêmica e ordenada. Pelo quadro de tombamentos ferroviários, ainda ficam pendentes questões: Por que apenas estações, sendo a indústria ferroviária um verdadeiro complexo? O tombamento de complexos ferroviários é recente, no CONDEPHAAT são de 2011. Por que tais estações e não outras? Enquanto não houver um alinhamento entre os órgãos de preservação nas três esferas, federal, estadual e municipal, e a divisão de tarefas, assim como equipes técnicas em trabalho multidisciplinar, fica difícil preservar o patrimônio. Sobram burocracia, desgaste, desperdício e ineficiência. São problemas, portanto, de governança e gestão, e da definição de uma política de preservação clara e eficaz.

No tratamento das vilas ferroviárias poderíamos propor o aprofundamento de seu estudo e o questionamento de sua preservação através do conceito de “arquitetura menor” ou “arquitetura modesta”, ou pelo caminho do patrimônio industrial. Acredito que os dois caminhos sejam viáveis. No campo teórico, a questão da “arquitetura menor” ou “arquitetura modesta” é já anunciada por Ruskin, e depois absorvida ao falar do ambiente nos escritos de Gustavo Giovannoni, e nas cartas patrimoniais. Na Carta de Veneza, em seu primeiro artigo, ela é mencionada: *"art. 1 - A noção de monumento histórico (...) Estende-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, significação cultural."* Noções como de vizinhança aos monumentos históricos, já se encontram presentes na Carta de Restauro de Atenas de 1931, cuja elaboração contou com a participação de Gustavo Giovannoni, e as palavras “sítios urbanos” e “paisagens” também se encontram na Recomendação de Paris, de 1962.

Na década de 1960, com o surgimento concomitante dos “novos patrimônios”, a arqueologia aproxima-se do patrimônio industrial, resultado da aproximação da história com a arqueologia, que, por sua vez, são resultados dos movimentos da Nova História, ligada da Escola dos *Annales* e da Nova Arqueologia. (POZZER, 2007:246). O autor citado enumera outros dois grandes marcos do patrimônio industrial: um em 1968, quando foi construído o primeiro museu de arqueologia industrial no Reino Unido, o *Ironbridge Museum*, cujo nome refere-se a primeira ponte construída em ferro, em 1779. O local é um verdadeiro conjunto de museus, localizado na área onde se descobriu a produção de aço utilizando-se o coque. Outro marco importante para o patrimônio industrial, foi 1978, por ocasião do III Congresso Internacional para a Conservação dos Monumentos Industriais em Estocolmo, foi criado o The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH), que é a organização internacional responsável por promover a preservação, conservação, investigação, documentação, pesquisa e interpretação do patrimônio industrial. Foi em uma destas reuniões

do TICCIH, em 2003, na Rússia, na cidade de Nizhny Tagil, que foi redigida uma carta, considerada a “Carta do Patrimônio Industrial”, na qual são apresentadas a definição, os valores, a importância da identificação, da proteção, da manutenção e conservação dos bens ligados ao patrimônio industrial. Tal carta menciona que: *“os exemplos mais significativos e característicos devem ser inventariados, protegidos e conservados, de acordo com o espírito da carta de Veneza, para uso e benefício do presente e do futuro.”*. E em nota de rodapé da Carta de Patrimônio Industrial, menciona-se que devem ser incluídas, além da Carta de Veneza, a Carta de Burra (1980) e a Recomendação R(90)20 do Conselho da Europa. Portanto, tal carta é complementar e em consonância às cartas patrimoniais internacionais. Como definição de patrimônio industrial tem-se:

“O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com as indústrias, tais como habitações, locais de culto ou de educação.” (Carta de Patrimônio Industrial TICCHI, 2003. Grifo nosso.)

Assim, com esta carta, ficam contempladas todas as vilas operárias, e obviamente as vilas ferroviárias, objeto de nosso estudo. Trata-se, portanto, de um complexo industrial, nem sempre assim tratado pelos órgãos de patrimônio.

Apesar do exposto sobre o patrimônio industrial e ferroviário, justamente pela existência de múltiplas e variadas formas de patrimônio e pela questão de valoração, pode-se ainda levantar a seguinte pergunta: será possível uma outra entrada que não o patrimônio industrial para o caso das vilas ferroviárias? Como por exemplo: memória dos trabalhadores, paisagem urbana, história habitacional? Ainda que houvesse, dado o *corpus teórico* bastante consolidado, a representatividade da linha de pesquisa, e inclusive o caráter interdisciplinar do patrimônio industrial, esta é uma linha bastante adequada para a pesquisa das vilas ferroviárias dentro do patrimônio industrial ferroviário. Quanto à questão da “arquitetura modesta”, esta permanece ao tratar-se juntamente a questão do patrimônio industrial no âmbito do patrimônio urbano, como o fez RUFINONI (2009). Talvez uma outra forma de tratar a questão seria dentro de um conceito bastante em voga que é o de paisagem cultural, como veremos adiante.

Apesar dos esforços e iniciativas do IPHAN e do CONDEPHAAT, a preservação ainda é limitada e insuficiente. Além das limitações já mencionadas, talvez outro problema que merece ser enfrentado seja a legislação, que separa os bens imóveis e os bens móveis. No caso do patrimônio ferroviário, não se fala ainda de bens móveis integrados, como por exemplo, as locomotivas e os vagões, os relógios das estações, como se fala dos bens móveis integrados para a arquitetura religiosa. Não é necessário lembrar que há muito trabalho a ser realizado, não apenas com relação ao patrimônio ferroviário, que até tem merecido ações do IPHAN.

O patrimônio industrial ferroviário, e de uma maneira geral, o patrimônio industrial, ainda é tratado de forma pouco sistêmica dentro dos órgãos de preservação, o que leva o tombamento de certas estações e complexos, em detrimento dos demais. Vale lembrar que o patrimônio ferroviário é apenas um subsistema do patrimônio industrial. Imaginem-se os outros bens industriais, que estão sendo pouco contemplados: minas, portos, fábricas de bens de consumo, etc. Analisadas de várias maneiras, como arquitetura modesta ou memória ferroviária, dado o *corpus teórico* consolidado do patrimônio industrial, acredita-se que as vilas ferroviárias devem ser analisadas dentro desta última classificação. A entrada de análise “arquitetura modesta” justifica-se por tratarem-se de vilas e fazerem parte do tecido urbano. Portanto, podem ser também analisadas através do que se chama patrimônio urbano, o que não as incompatibilizam com a classificação patrimônio industrial ferroviário, que seria a principal. Desse modo, as vilas ferroviárias poderiam ser contempladas e vistas sistemicamente dentro do patrimônio industrial, porém gostaríamos de discutir ainda um outro conceito que pode auxiliar na preservação.

2. Paisagem cultural ferroviária e áreas de conservação

Para uma política de preservação, gostaríamos de comentar o conceito de “paisagem cultural”. A utilização deste conceito, parece não se chocar com o de patrimônio industrial ferroviário, e permite uma nova abordagem. O conceito de paisagem cultural, possui vantagens e desvantagens, como veremos a seguir.

A grande vantagem do conceito “paisagem cultural” é o potencial de conferir a visão sistêmica aos diversos bens do patrimônio ferroviário, pois *“seu caráter relacional e integrador de diferentes aspectos que as instituições de preservação do patrimônio no Brasil e no mundo trabalharam historicamente de maneiras apartadas”* (RIBEIRO, 2007: 111) e a valorização da integração entre material e imaterial, cultural e natural. Tal antinomia entre material e imaterial, é criticada por MENESES (2010), pois:

“o patrimônio cultural tem como suporte, sempre, vetores materiais. Isso vale também para o chamado patrimônio imaterial, pois se todo patrimônio material tem uma dimensão imaterial de significado e valor, por sua vez todo patrimônio imaterial tem uma dimensão material que lhe permite realizar-se. As diferenças não são ontológicas, de natureza, mas basicamente operacionais.”. (MENESES, 2010, p. 31)

Além disso, pelo fato das ferrovias paulistas terem contribuído grandemente para o desenho do território paulista, parece bastante compatível esta nova abordagem. Se tomadas isoladamente, parecem que as vilas ferroviárias são insignificantes. As vilas ferroviárias teriam mais sentido se tomadas em conjunto e conectadas à história da Companhia Paulista, e ao conjunto do patrimônio industrial ferroviário. A história mostra a importância das ferrovias na economia brasileira, e principalmente na configuração do território paulista, a estreita ligação das ferrovias e do café, da riqueza de uma única ferrovia, que foi a Companhia Paulista (objeto de meu estudo, imaginem-se as outras companhias que não fazem parte deste estudo), seus engenheiros, diretores e ferroviários. Comenta-se ainda a relação das vilas operárias e das ferroviárias, toda a transformação da legislação trabalhista, e a relação das teorias de organização científica com a educação e a moradia dos trabalhadores. Por toda esta história social, somada a presença ainda hoje de atores sociais, tais como moradores, ex-ferroviários, pesquisadores, associações de ferroviários, apaixonados por ferrovias, acredita-se que as vilas ferroviárias sejam um lugar de memória bastante forte. Desse modo, o conceito de “paisagem cultural” poderia ser aplicado a outras ferrovias que cruzaram e ajudaram a construir a história do estado de São Paulo, tais como: a Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Mogiana, a Estrada de Ferro Noroeste e outras.

Contudo, apesar do caráter agregador do conceito, o IPHAN ainda parece operar dividindo o patrimônio material e imaterial, a começar pelos diferentes livros de tombo, e separando os bens imateriais em Registros. Não necessariamente deveria operar assim pois, por exemplo, há países que operam com uma lista única de bens tombados, o que facilita a proteção, e evita questionamentos sobre a jurisdição de proteção, se federal, estadual ou municipal. Além disso, abre caminho para unificação de critérios de gestão e intervenção, o que hoje não ocorre na situação brasileira. Se há no IPHAN uma vontade de introduzir um novo conceito⁵, talvez seria necessário repensar mais a fundo os instrumentos, incluída a legislação e procedimentos de gestão, que até hoje vem operando.

Apesar da vantagem do conceito, a “paisagem cultural” aplicada ao “patrimônio” apresenta problemas e questões em aberto, um deles seria este: tomando-se a paisagem como um

⁵ Talvez não tão novo, pois o conceito de “paisagem cultural” existe na UNESCO desde 1992, e no IPHAN apenas trabalhado a partir de 2009, com a “chancela da paisagem cultural.”

conceito aberto (“documento em perpétua transformação”) e patrimônio como um conceito fechado, serão compatíveis? Serão compatíveis se o conceito de patrimônio, respeitar àquela dimensão contemporânea, e adentrar em uma lógica de ordenamento do território, nos moldes da Convenção Européia, mais do que uma mera lista indicativa da UNESCO. Como nos lembra RIBEIRO (2007:59): *“Não devemos esquecer o processo vivo e perpétuo que está na base de elaboração de paisagens, porque ele condiciona fortemente as atuais escolhas econômicas, produtivas, culturais e sociais.”* O conceito de “paisagem cultural” pode funcionar como metodologia de análise e estudo, porém sua operacionalidade deve ser melhor refletida, se aplicada a uma política de patrimônio. Além disso, unir o conceito de paisagem cultural ao de patrimônio, seria considerar a paisagem como valor cultural. E novamente, quanto mais se alarga o conceito do patrimônio, inclusive territorialmente, maior o embate de forças e o jogo de valoração aí envolvido. Segundo MENESES (2010) há outros valores envolvidos no valor cultural: formais, afetivos, pragmáticos, que não existem isolados, agrupam-se de forma variada, produzindo combinações, recombinações, superposições, hierarquias diversas, transformações, conflitos. O grande dilema e desafio, para os órgãos de preservação, numa sociedade contemporânea, está em mediar, equilibrar, estes vários desígnios e valores, e transformá-los em uma política de preservação, para melhor gerir o patrimônio ou os patrimônios.

A segunda questão é: ao se fazer um recorte de uma paisagem, uma questão é o estudo, a análise, e outra questão é a “preservação” ou a “patrimonialização” desta paisagem. Sem querer, não se está priorizando uma das camadas do tempo (uma de suas “rugosidades”) em detrimento das demais? Há outras considerações implícitas aqui. Talvez não se deve entender as camadas de tempo como camadas de tinta de um edifício isolado. Para a intervenção e gestão do edifício isolado, já existem linhas teóricas que definem critérios para isso, ainda que tais linhas teóricas se embatem, e que possam ser inclusive desconhecidas, mas que estão definidas, existem e são utilizadas. Contudo, as camadas de tempo e as “rugosidades” da paisagem, não são camadas de tinta, elas estão em constante interação e transformação. Conforme lembra RIBEIRO (2007):

“Igualmente, o território é um palimpsesto, isto é, um documento em perpétua transformação, onde encontramos alguns traços, mas não todos, que as diferentes épocas deixaram e que se misturam aos traços que o presente deixa à sua volta e que o modifica continuamente, de maneira contrária a uma simples estratificação.”
(RIBEIRO, 2007, p. 58):

Quando o patrimônio abarca não apenas o edifício isolado, mas outras áreas, ainda existem poucos critérios e instrumentos definidos, pelo menos no Brasil. Um deles está em como

definir os limites destas áreas de paisagens. Uma vez delimitadas, posto que cobrem grandes áreas (*vide* os dossiês produzidos pelo IPHAN⁶), a segunda questão é como gerir tais áreas, pois no Brasil, acredito que não se dispõem ainda de mecanismos e procedimentos eficazes para a manutenção e monitoramento contínuos e documentação precisa e atualizada (ainda que recomendada há tempos por Cartas Patrimoniais e inclusive para a inscrição de Paisagens na Lista Mundial da UNESCO) para monumentos isolados, imaginem-se extensas paisagens. Com relação a priorização ou não de uma parte da paisagem cultural em detrimento das demais, o que acaba invariavelmente acontecendo (por exemplo, o dossiê da Imigração, priorizou a imigração européia, mas não os indígenas ou as minas. Ou ainda, pode-se questionar onde estão os açorianos em Santa Catarina na política de preservação), uma saída seria operacionalizar através de circuitos coexistentes, como existem roteiros turísticos temáticos diversos em algumas cidades. Talvez a operação em circuitos coexistentes pode ser uma saída, cuja aplicabilidade merece ser estudada.

Para os problemas de gestão, propõe-se aqui aliar o conceito de paisagem cultural ao de áreas de conservação. Novamente volta-se a recordar que não são conceitos novos, porém através da bibliografia brasileira estudada, raramente são vistos em conjunto.

Dentro desta perspectiva e dos conceitos expostos com relação à paisagem, acredita-se que o patrimônio ferroviário pode ser analisado como uma paisagem cultural, àquele definido pela geografia, como produto e vetor das intervenções humanas, recordando-se que se trata de apenas umas das camadas do tempo, sem esquecer das diversidades e rugosidades do espaço. Concorde-se com seu caráter integrador, entre os bens materiais e imateriais do patrimônio ferroviário, inclusive ao considerar como patrimônio não apenas edifícios isolados como as estações ferroviárias, mas todo seu complexo, considerando o que se chama de arquitetura modesta e pertencente ao mundo do trabalho, como as vilas ferroviárias, as oficinas, as “casas de turma”, etc., como definidas pela Carta do Patrimônio Industrial. Contudo, para operacionalizar tal conceito, e transformá-lo em uma efetiva política de preservação, é necessário um maior aprofundamento e definição de critérios para estabelecer limites da paisagem cultural e para gerir tais áreas, nas quais estão inseridos estes bens. Vemos assim a necessidade de subdividi-los em unidades menores para facilitar tal gestão, no que chamamos de áreas de conservação.

Tal mescla de conceitos poderia funcionar da seguinte forma: tomando-se o conceito de Paisagem Cultural, o Complexo Ferroviário da Companhia Paulista poderia ser tombado em nível federal, porém em nível municipal, as estações e vilas ferroviárias, bem como outros

⁶ Cananéia (NASCIMENTO&SCIFONE, 2010), as minas de ouro nas capitânicas do sul (REIS FILHO, 2013), e o da imigração de Santa Catarina (VIEIRA FILHO, 2011).

equipamentos relacionados a ferrovia, poderiam ser protegidos através de “áreas de conservação”. Ou ainda, mesmo que não fossem protegidas em nível federal ou estadual, poderiam ser protegidas em nível municipal e/ou local, através de tais áreas de conservação. Tal estabelecimento das áreas de conservação deveria ser confiado aos poderes locais, juntamente com a participação da sociedade civil local, em uma espécie de inventário participativo, que poderia ser feito conjuntamente pelo IPHAN e pelo CONDEPHAAT, ou melhor, sob a supervisão destes, que atuariam como consultores dos municípios que desejassem ver suas estações e vilas ferroviárias preservadas e restauradas. Para tal estabelecimento, além da demarcação de áreas, um estudo sobre a estrutura, morfologia (materiais, cores e detalhes do lugar), tipologias, etc, como definidos na Declaração do Québec em 2008, e ratificados nos Princípios de Valleta (2011), ambos documentos do ICOMOS, que falam de “spiritus loci”, “espírito do lugar”, ou ao caráter do lugar a que se referem muitos autores, para estabelecer um guia de transformação para os futuros projetos na área. Tais guias de transformação devem ser revistos de tempos em tempos, como são revistas as áreas de conservação inglesas, pois as sociedades mudam, como também as suas necessidades. Volta-se a sublinhar que o sentido da junção de conceitos justifica-se, pois a re-significação destes lugares do patrimônio ferroviário, ficará melhor apoiada no contexto maior de paisagem cultural, porém a gestão será melhor garantida, se dividida e compartilhada em unidades menores: as áreas de conservação. Ao mesmo tempo, o estabelecimento de tais áreas, deve ser auxiliada pelos órgãos de preservação estadual e, se for o caso, federal, restando apenas uma definição dos papéis de cada órgão.

BREVE CONCLUSÃO

Ainda que se proponha algo, a mescla de conceitos não tão novos - paisagem cultural e áreas de conservação - porém na bibliografia e discussões são pouco tratados conjuntamente, o objetivo deste trabalho não é uma solução definitiva e fechada. O objetivo deste artigo é abrir espaço para a reflexão e a discussão. E como se dizia ao início, esta apresentação busca principalmente discutir o estado de preservação do patrimônio ferroviário paulista, a aplicabilidade do conceito de paisagem cultural ao patrimônio ferroviário e discutir as vantagens e limites do conceito de paisagem cultural e como vem sendo aplicado no contexto brasileiro e discutir caminhos para a preservação brasileira. Pois afinal, a paisagem, o patrimônio e sua preservação são construções coletivas e um projeto inconcluso.

BIBLIOGRAFIA

Kempter, Eloísa Dezen. *O lugar do patrimônio industrial*. Tese (doutorado), Unicamp – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2011.

Meneses, Ulpiano Toledo Bezerra de. "O campo do Patrimônio cultural". Conferência Magna. In: *I Fórum do Patrimônio Cultural. Sistema Nacional do Patrimônio Cultural: Desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão*. Brasília: IPHAN, 2010. P. 25-39.

Minami, Issao. *Vila Martin Smith, no Alto da Serra, em São Paulo, um exemplo típico de 'Model Company Town'*. Tese de doutorado. São Paulo, FAU-USP, 1994.

Morais, Marcelo de. *Arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários*. Dissertação de mestrado. São Carlos, ESSC/USP, 2002.

Nascimento, Flávia Brito & Scifone, Simone. "A paisagem cultural como novo paradigma para a proteção: a experiência do Vale do Ribeira-SP". In *Revista CPC*, São Paulo, n. 10, p. 29-48, maio/out 2010.

Pozzer, Guilherme Pinheiro. *A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002)*. Dissertação (mestrado), Unicamp, 2007.

Reis, Nestor G. *As minas de ouro e a formação das Capitâneas do Sul*. São Paulo: Via das Artes, 2013.

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

Rodrigues, Ângela R. *Estudo do patrimônio industrial com uso fabril da cidade de São Paulo*. Dissertação (mestrado), FAU-USP, 2011.

Rufinoni, Manoela Rossinetti. *Preservação e Restauro Urbano. Teoria e Prática de Intervenção em Sítios Industriais de Interesse Cultural*. Tese (doutorado). FAU-USP, 2009.

Segnini, Liliana R. Petrili. *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Editora Autores Associados: Cortez Editora, 1982.

Vieira Filho, Dalmo. *O Patrimônio Cultural da Imigração em Santa Catarina*. Brasília: IPHAN, 2011, pp. 130-191.

Cartas Patrimoniais

Carta de Veneza 1964

Carta de Burra 1980

Declaração de Québec 2008

Princípios de Valleta 2011

Carta de Niznny Tagil – PATRIMÔNIO INDUSTRIAL -TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, Julho 2003