

O território, a paisagem e a modernização ferroviária: os desafios contemporâneos da preservação do Patrimônio Industrial

Territory, landscape, and railway modernisation: contemporary challenges of preserving Industrial Heritage

BÁRBARA GONÇALVES GUAZZELLI

Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP)

Av. Trab. São Carlense, 400 – Centro, São Carlos – SP, 13566-590, Brasil

barbara.guazzelli@usp.br

ORCID: [0000-0001-7599-1521](https://orcid.org/0000-0001-7599-1521)

MAÍSA FONSECA DE ALMEIDA

Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP)

Av. Trab. São Carlense, 400 – Centro, São Carlos – SP, 13566-590, Brasil

maisafonseca@usp.br

ORCID: [0000-0001-8824-1738](https://orcid.org/0000-0001-8824-1738)

Recibido / Recebido: 13.6.2023. Aceptado / Aceite: 11.9.23.

Cómo citar / Como citar: Guazzelli, Bárbara Gonçalves y Maísa Fonseca de Almeida, “O território, a paisagem e a modernização ferroviária: os desafios contemporâneos da preservação do Patrimônio Industrial”, *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 52 (2023): 15-41. DOI: <https://doi.org/10.24197/tst.52.2023.15-41>.

Este artículo está sujeto a una licencia / Este artigo está sujeito a uma licença [Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Resumo: O estado brasileiro de São Paulo abriga um importante conjunto de bens culturais industriais que moldaram sua paisagem e configuração urbana. Com uma extensa rede ferroviária inaugurada em 1867 que se expandiu ao longo das décadas, esse patrimônio inclui linhas, estações, oficinas e habitações. Grande parte desse legado foi transferido para a Ferrovia Paulista S. A. nos anos 1970, com algumas linhas destinadas ao governo federal e, posteriormente, ao setor privado. Atualmente, o processo de modernização da estrutura ferroviária do estado de São Paulo, em razão de sua concessão antecipada, exige reflexão sobre a preservação desses bens. O conceito de paisagem, que valoriza a interação humana com o meio ambiente, pode contribuir para esse debate e garantir a permanência desse tipo de bem cultural.

Palavras-chave: patrimônio industrial; patrimônio ferroviário; paisagem; modernização; São Paulo.

Abstract: The Brazilian state of São Paulo is home to an important set of industrial cultural assets that have shaped its landscape and urban configuration. With an extensive railway network inaugurated in 1867 that expanded over the decades, this heritage includes lines, stations, workshops,

and housing. Much of this legacy was transferred to Ferrovia Paulista S. A. in the 1970s, with some lines assigned to the federal government and later to the private sector. Currently, the process of modernisation of the railway structure of the state of São Paulo, due to its early concession, requires reflection on the preservation of these assets. The concept of landscape, which values human interaction with the environment, can contribute to this debate and ensure the permanence of this type of cultural asset.

Keywords: industrial heritage; railway heritage; landscape; modernisation; São Paulo.

INTRODUÇÃO

A discussão e reflexão sobre a conservação e preservação do patrimônio no século XX ampliou a noção de bem cultural estendendo-a a tecidos urbanos, a exemplo da incorporação dos conceitos de território e paisagem. Desse modo, não apenas monumentos isolados são considerados bens a serem preservados, mas também conjuntos e porções do território, sejam eles urbanos ou rurais.

A atenção direcionada para os bens industriais também está inserida no processo de alargamento da noção e conceito de bem cultural, o que acarretou a necessidade de criação de políticas específicas de preservação para o patrimônio industrial. Com um expressivo conjunto de bens culturais industriais, o estado brasileiro de São Paulo, por exemplo, é marcado em sua conformação territorial e configuração urbana pela presença do patrimônio ferroviário. Sua primeira linha ferroviária foi inaugurada em 1867 e inúmeras outras linhas foram implementadas nas décadas seguintes, constituindo um sistema de redes e um intrincado mapa de linhas férreas dotadas de infraestrutura, como estações e oficinas, conjuntamente ao aparato ferroviário. Grande parte desse patrimônio foi transferido à Ferrovia Paulista S. A. a partir da década de 1970 e, posteriormente, uma parte das linhas foi transferida para a rede federal e outra parte para o setor privado.

Atualmente, o processo de modernização e busca por eficiência da estrutura ferroviária no estado de São Paulo, com a configuração de novos espaços logísticos e transformações de natureza diversa, torna necessário refletir sobre a salvaguarda e preservação desse conjunto de bens. Nesse contexto, pode contribuir para esse debate o conceito de paisagem enquanto bem cultural, o qual compreende o processo de constituição de um território a partir da interação do homem com o ambiente natural. Também vale salientar a importância do pensamento sistêmico de preservação em relação à rede que compõe o patrimônio ferroviário e que pode ser benéfico do ponto de vista da sua permanência.

1. O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL COMO CATEGORIA

No final do século XVIII, a definição de patrimônio surgiu como parte do processo de formação dos Estados nacionais, em um processo principalmente relacionado à valorização do bem cultural material e da arquitetura monumental (Choay, 2010). Nas últimas décadas, no entanto, o conceito de patrimônio tem passado por mudanças significativas em relação à ideia de memória, identidade, território e paisagem, o que resultou em uma mudança de paradigma nesse campo do conhecimento.

Essa mudança se relaciona com a definição de patrimônio que, em diferentes momentos da história, foi revista e ampliada em um processo contextualizado com o tempo presente (Meneses, 2012) e que são mobilizados pelas sociedades, grupos sociais e comunidades, além de expressos por meio de valores. Meneses (2012), por exemplo, provoca a reflexão sobre a manutenção de relações entre os habitantes e os lugares e acrescenta princípios de intensidade e permanência à interpretação dessas relações. O mesmo autor se direciona a processos de identidade em relação ao espaço e à memória em relação ao tempo, cujas questões balizam a existência humana e qualificam diferencialmente o objeto ou a prática.

As Cartas Patrimoniais desempenham um papel central nesse processo e têm se tornado mais abrangentes ao incorporar reflexões complexas, relacionadas à conformação da paisagem, à ação do homem sobre o ambiente natural e ao território. As ações de preservação e salvaguarda, que são um dos objetivos desse processo, contemplam não apenas o patrimônio edificado monumental, mas também outras dimensões do patrimônio, como aquelas relativas ao território e à sua urbanidade, o que denota ainda mais mudanças nesse campo do conhecimento.

Em resposta a essas mudanças, as políticas patrimoniais têm direcionado sua atenção não apenas para a preservação de edifícios isolados, ação empreendida no contexto de valorização dos bens culturais materiais, mas também para o tecido urbano em sua totalidade.

Esse processo contínuo de revisão conceitual busca ampliar, abarcar e interpretar realidades complexas relativas às distintas culturas e regiões e estrutura ações de preservação do patrimônio local. Isso pode ser observado por meio de pesquisas recentes fundamentadas em processos de patrimonialização. Essas pesquisas argumentam que o processo de classificação e inclusão em listas, enquanto instrumento de proteção e pre-

servação, não é suficiente para garantir a salvaguarda da dimensão intangível dos bens culturais, o que impede sua preservação na totalidade ao privilegiar valores históricos, artísticos e estéticos (Guazzelli, 2023).

Dentro desse contexto, contradições nos processos de patrimonialização são identificadas em aspectos relativos à preservação da estrutura urbana e suas dinâmicas socioculturais, as quais não são totalmente contempladas pelos processos empreendidos por grandes organizações e agências internacionais, tais como a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO). Almeida (2017) afirma, por exemplo, que processos de patrimonialização a patrimônio mundial por meio de agências e organismos internacionais apresentam contradições em relação à identidade e memória do lugar, com a ausência de políticas efetivas de preservação de atividades relacionadas às coletividades, a diferentes grupos sociais e temporalidades, e suas diferentes formas de representação no espaço público, favorecendo processos de privatização do espaço urbano. Isso pode levar à homogeneização de elementos culturais de sua paisagem e, conseqüentemente, à alteração de seus signos e significados.

Com a assimilação de temas emergentes e revisões conceituais em relação à questão patrimonial nas Cartas Patrimoniais, cidades inteiras ou alguns de seus conjuntos foram classificadas pela UNESCO como bens culturais e sistematizados com o termo “cidades históricas”, que diz respeito a um território urbano de valor histórico, artístico e estético reconhecido por sua arquitetura, monumentos, ruas e espaços públicos preservados. As cartas patrimoniais são consideradas por Fernando Carrión Mena parte de um planejamento urbano moderno representativo de “receitas mundiais que não reconhecem a diversidade patrimonial” (Mosquera, 2022).

Assim, ante a lógica dos projetos isolados que corroboram a homogeneização de espaços históricos, Mena afirma que “um centro histórico é definido pelas suas relações com o conjunto da cidade”, propondo o estabelecimento de um “sistema de cooperação”, com a “soma de monumentos ou atributos” e uma “rede de relações” (Mosquera, 2022). Essa ideia de conjunto, da articulação entre cidade e território, pressupõe a noção de preservação sistêmica em contraponto a ações de preservação destinadas a bens culturais isolados, na qual a atual noção de paisagem se apresenta como uma possibilidade de categorização para tecidos urbanos, dentre eles os conjuntos ferroviários.

No que diz respeito ao processo de preservação da cidade e à articulação de diferentes dimensões e camadas, tanto ao patrimônio tangível quanto ao intangível, o debate caminha em direção à busca por novas soluções, associadas a estratégias e ações de planejamento urbano que considerem o contexto sistêmico do ambiente, suas dinâmicas culturais e o bem em sua totalidade (Guazzelli, 2023).

Consequentemente, nos processos classificatórios, ainda embasados em compreensões isoladas dos bens ou desarticulados de seu significado no território, observam-se questões desafiadoras em relação à sua gestão, principalmente ao considerar que a cidade é um organismo vivo e dinâmico, questão que demanda a proposição de intervenções críticas para além de questões formais, estéticas ou de planejamento urbano sobre o espaço.

Incorpora esse panorama reflexivo e contestador sobre o patrimônio na contemporaneidade a abordagem sobre o patrimônio industrial. A ampliação do conceito de patrimônio cultural e a consolidação da ideia de patrimônio urbano, conjuntamente com a desativação de instalações industriais e a crescente preocupação com a perda desse legado, contribuíram para o aumento do interesse pela preservação de uma herança industrial (Kühl, 2010; Rufinoni, 2009). Uma das causas dessas preocupações diz respeito à perspectiva de realização de grandes obras sobre bens culturais do patrimônio industrial, o que tem despertado a urgência de catalogar e analisar adequadamente os elementos arquitetônicos e urbanos que ainda não foram identificados¹.

Nesse percurso, destacam-se as teorias de Gustavo Giovannoni², desenvolvidas no início do século XX, responsáveis por influenciar a concepção de patrimônio urbano, que posteriormente se estendeu às reflexões

¹ Rufinoni (2016), por exemplo, identificou a urgência dessa ação nos bairros do Brás e da Mooca, na cidade brasileira de São Paulo, a partir de incursões acadêmicas iniciadas em 2001 promovidas entre a universidade e o poder público municipal. A trajetória dessas pesquisas e ações revelou uma série de desafios, desde a necessidade de estabelecer critérios e estratégias de registro que abordem as particularidades da escala urbana, até a constatação das limitações das ferramentas de proteção para lidar com esse tipo de bem cultural.

² Giovannoni, um dos teóricos da restauração, estabeleceu as diretrizes de intervenção no patrimônio urbano (Choay, 2010). Uma de suas principais contribuições é a necessidade de que todos os elementos urbanos sejam considerados em um planejamento que leve em conta as escalas local e regional. Giovannoni também enfatiza que o monumento histórico não deve ser separado de seu contexto, sendo fundamental a preservação de seu entorno.

sobre o patrimônio industrial. Os estudos de Giovannoni foram cruciais para o reconhecimento do valor patrimonial dos conjuntos urbanos, rompendo com a concepção de monumento como um bem isolado e incluindo a escala urbana no debate. Faz parte desse contexto a publicação da Declaração de Amsterdã em 1975, que sintetiza os princípios da conservação integrada, em que são conciliados os campos da preservação do patrimônio e do planejamento e desenvolvimento urbano da cidade.

Uma das interpretações da consolidação da noção de Patrimônio Urbano é que ela facilita o reconhecimento de aspectos importantes do patrimônio industrial, principalmente no que diz respeito à sua configuração espacial e a sua dimensão urbana. É fundamental entender esses bens como conjuntos integrados, ao invés de grupos de elementos distintos e dissociados, cuja preservação está diretamente relacionada à escala urbana (Kühl, 2008).

Também Rufinoni (2009) aponta a necessidade do alargamento do olhar sobre o significado de patrimônio cultural, destacando que o bem a ser preservado, incluídas áreas urbanas, cidades e porções do território, não seja visto como um monolito isolado e perenemente estável, mas como parte de ciclos de marés entrecruzadas, sempre em movimento, que comportam transformações e permanências significativas.

Quanto ao campo específico do legado industrial, destacam-se a Carta de Nizhny Tagil de 2003, estabelecida pelo Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH) e os Princípios de Dublin de 2011, publicado pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS). Segundo a Carta de Nizhny Tagil, sobre valores do patrimônio industrial:

II. O patrimônio industrial tem valor social, como parte das vidas de homens e mulheres comuns, e assim fornece um importante sentido de identidade. Possui valor tecnológico e científico na história da manufatura, engenharia, construção, e pode possuir valor estético pela qualidade de sua arquitetura, design e planejamento (Meneguello, 2005).

Sendo assim, parte-se aqui do pressuposto de que, especificamente, o patrimônio industrial ferroviário não é composto por obras isoladas, mas por conjuntos em áreas urbanas que afetam significativamente o território

Por fim, ele destaca a importância da conservação e restauração não apenas dos monumentos, mas também do patrimônio urbano como um todo, ideia fundamentada nas diretrizes estabelecidas por Camillo Boito (2002).

por meio de sua presença. Esse conjunto é formado por estações, vias, depósitos e oficinas, além de contribuir para o desenvolvimento urbano por meio de um tipo de povoamento industrial que gera agrupamentos humanos, de valor social. Portanto, esses conjuntos possuem significado mais amplo e exigem políticas de proteção e instrumentos de gestão que considerem suas especificidades, inclusive no âmbito paisagístico. Os Princípios de Dublin, nesse mesmo sentido, colocam que:

O patrimônio industrial revela uma conexão profunda entre o meio cultural e natural envolvente, enquanto os processos industriais – quer sejam antigos ou modernos – dependem de recursos naturais, de energia e de redes de transporte, para poderem produzir e distribuir os produtos a amplos mercados. Este patrimônio compreende ativos fixos e variáveis, para além de dimensões imateriais, tais como os saber-fazer técnicos, a organização do trabalho e dos trabalhadores, ou um complexo legado de práticas sociais e culturais resultantes da influência da indústria na vida das comunidades, as quais provocaram decisivas mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral (ICOMOS, 2011).

Sendo assim, considerando a mudança de paradigma que o campo do patrimônio cultural vem enfrentando nas duas últimas décadas, a partir do qual consideram-se valores que abrangem não somente aspectos materiais dos bens passíveis de preservação, como também aspectos intangíveis, a ideia de patrimônio industrial será aqui abordada mediante o conceito de paisagem estabelecido pela Convenção Europeia da Paisagem (2000) e do debate estabelecido por Maderuelo (2005) e Nogué (2008).

A Convenção Europeia da Paisagem (2000) dispôs sobre o estabelecimento de uma relação equilibrada entre os aspectos naturais e culturais constituintes da paisagem, visando o desenvolvimento sustentável e o bem-estar da população. A definição de paisagem na Convenção abrange qualquer parte do território percebido pela população, resultante da ação e interação de fatores naturais e humanos. A intervenção sobre a paisagem, diante desse ponto de vista, envolve proteção, gestão e ordenamento, sendo necessário identificar os valores específicos atribuídos pelos intervenientes e população interessada. O documento prevê o envolvimento global da comunidade – sociedade civil, entidades públicas e privadas e órgãos políticos – e reforça o interesse público da paisagem ao realçar a sua capacidade para a criação de riqueza.

Ao nomear as paisagens em três tipos, sendo elas paisagens de considerável importância, paisagens ordinárias e paisagens degradadas, a Convenção aponta para outras dimensões além da estética. O processo de sua proteção envolve ações de conservação ou manutenção de seus aspectos significativos, justificadas pelo seu valor patrimonial. No entanto, o documento não faz distinção entre a compreensão de paisagem natural e cultural, o que leva à compreensão de natureza e cultura como elementos indissociáveis e a paisagem enquanto representação do elo de conexão entre sociedade, natureza e paisagens anteriores.

Diante da mudança de paradigma que o campo do patrimônio sofreu nos últimos anos, em que aspectos intangíveis passaram a ter maior valorização, pode-se dizer que a Convenção Europeia da Paisagem (2000) é inovadora ao reconhecer que cada território se manifesta na excepcionalidade de sua paisagem, independente de sua qualidade e apreço.

Do ponto de vista de Maderuelo (2005), ao considerar a experiência estética na relação com a paisagem, seu entendimento deve se dar para além da sua manifestação física. O autor utiliza a palavra “misterioso” para qualificar um “lugar” que, por fim, seria uma paisagem. O misterioso, nesse caso, assume contornos poéticos, no sentido de revelação de verdades ocultas. Para que os elementos físicos de um lugar façam de uma paisagem algo misterioso, o autor invoca seus sentidos subjetivos, reservados e interpretativos. “Efetivamente, apenas existe paisagem quando há interpretação e essa é sempre subjetiva, reservada e poética ou, se assim se quer, estética”³ (Maderuelo, 2005, p. 35, tradução da autora). Enquanto objeto de reflexão filosófica, o autor aponta que a paisagem é algo que se encontra do lado de fora do humano e o rodeia, mas que enquanto construção cultural é algo que diz respeito diretamente ao indivíduo. Por isso, não existe paisagem sem interpretação. A paisagem cultural pode ser entendida frente a essas definições, em que não é um mero lugar físico, mas sim um conjunto de ideias, sensações e sentimentos que são elaborados a partir de um lugar e dos elementos que o constituem.

Nesse sentido, qualquer conjunto de elementos que perfazem uma Paisagem podem ser percebidos por um indivíduo e traduzidos a partir de seus filtros pessoais e culturais. Para Nogué (2008) a paisagem pode ser interpretada como “um dinâmico código de símbolos que representa a cultura

³ Citação original: “Efectivamente, sólo hay paisaje cuando hay interpretación y esta es siempre subjetiva, reservada y poética o, si se quiere, estética”.

do passado, do presente e do futuro”. Sua legibilidade, independente da complexidade, está diretamente ligada com a cultura que a produz. Sendo assim, quando se fala de paisagem estamos automaticamente falando de paisagem cultural (Nogué, 2008).

A paisagem, portanto, pode ser interpretada como um código dinâmico de símbolos que nos fala sobre a cultura de seu passado, seu presente e de seu futuro. A legibilidade semiótica da paisagem, ou seja, o grau de decodificação dos símbolos, pode ser mais ou menos complexa, mas em todo o caso está ligada à cultura que os produz⁴. (Nogué, 2008, p. 12, tradução livre).

Segundo Nogué, a paisagem é reconhecida como a projeção cultural de uma sociedade em um espaço dinâmico carregado de símbolos relacionados a cultura, em uma perspectiva passada, presente e futura. Nesse sentido, seu processo de reconhecimento e compreensão se faz de maneira semelhante ao entendimento do patrimônio industrial, com o seu conjunto de símbolos e suas diferentes relações de temporalidade. Especialmente ao se considerar os Princípios de Dublin, no que diz respeito ao sentido de conjunto formador de práticas sociais e culturais, mas que ao mesmo tempo, de forma ativa, também por elas é influenciado. Através dessa perspectiva, é possível compreender que o patrimônio ferroviário, por exemplo, envolve e é composto por atividades como o transporte de bens, carga e indivíduos que são realizadas por meio de elementos físicos, tais como, as linhas férreas, maquinários, estruturas e construções interconectadas.

Ao longo do tempo, o sistema ferroviário foi fundamental para impulsionar o processo de industrialização brasileiro e, neste percurso, assumiu diversas funções, seja como produto, veículo, motor ou símbolo de uma sociedade industrial. O patrimônio ferroviário está ligado ao contexto socioeconômico e cultural que o produziu, cujo papel desempenhado pelo aparato ferroviário pode ser considerado crucial para a história da industrialização. Por essa razão, pode-se afirmar que o patrimônio ferroviário é constituído por um conjunto de bens culturais de grande relevância histórica e cultural no contexto brasileiro, e pode ser reconhecido como parte

⁴ Citação original: “El paisaje, por tanto, puede interpretarse como un dinámico código de símbolos que nos habla de la cultura de su pasado, de su presente y también de la de su futuro. La legibilidad semiótica del paisaje, esto es, el grado de descodificación de los símbolos, puede ser más o menos compleja, pero en cualquier caso está ligada a la cultura que los produce”.

fundamental da preservação do patrimônio industrial, inserindo-se no conceito de paisagem cultural, segundo uma perspectiva que também incorpora o campo da história social e a preservação da memória dos trabalhadores ferroviários.

Em resumo, a análise acerca da salvaguarda e manutenção dos bens culturais nas últimas décadas expandiu a concepção de patrimônio cultural. A complexidade do contexto pós-moderno impulsionou a revisão dos conceitos de território e paisagem e, atualmente, o debate considera não apenas monumentos isolados como objetos a serem preservados, mas também conjuntos e partes do território, com suas dinâmicas sócio culturais e meio ambiente, que atribuem signos e significado ao lugar e à memória. Neste panorama insere-se os bens de natureza industrial como consequência do alargamento da noção de patrimônio cultural, o que resultou na necessidade de criação de políticas específicas de preservação para o patrimônio industrial.

2. O CONJUNTO FERROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO, BRASIL

Para o entendimento atual do conjunto ferroviário do estado de São Paulo, é importante compreender que a introdução da ferrovia teve um impacto significativo na rede urbana paulista, influenciando o surgimento e estabelecimento de muitas aglomerações urbanas. Muitas cidades do interior do estado de São Paulo passaram por um processo de urbanização, a partir dos centros ferroviários estabelecidos no final do século XIX e início do século XX. Um exemplo de cidades beneficiadas pela presença da ferrovia é Mogi das Cruzes e Jundiaí, que experimentaram um amplo desenvolvimento a partir desse meio de transporte.

Foi a construção estratégica da malha ferroviária que assegurou o transporte eficiente de produtos agrícolas do estado de São Paulo para o porto de Santos (figura 1). Antes de sua implementação, o transporte precário do café e de outros produtos acarretava prejuízos aos produtores. Com a introdução das linhas férreas na região, houve uma expansão das áreas de cultivo devido à facilidade de escoamento da produção, além da utilização mais eficiente dos recursos financeiros anteriormente perdidos devido ao transporte inadequado. Além disso, a chegada da ferrovia impulsionou o surgimento de novas indústrias e possibilitou avanços arquitetônicos através da importação de materiais e tecnologias inexistentes no país até então.

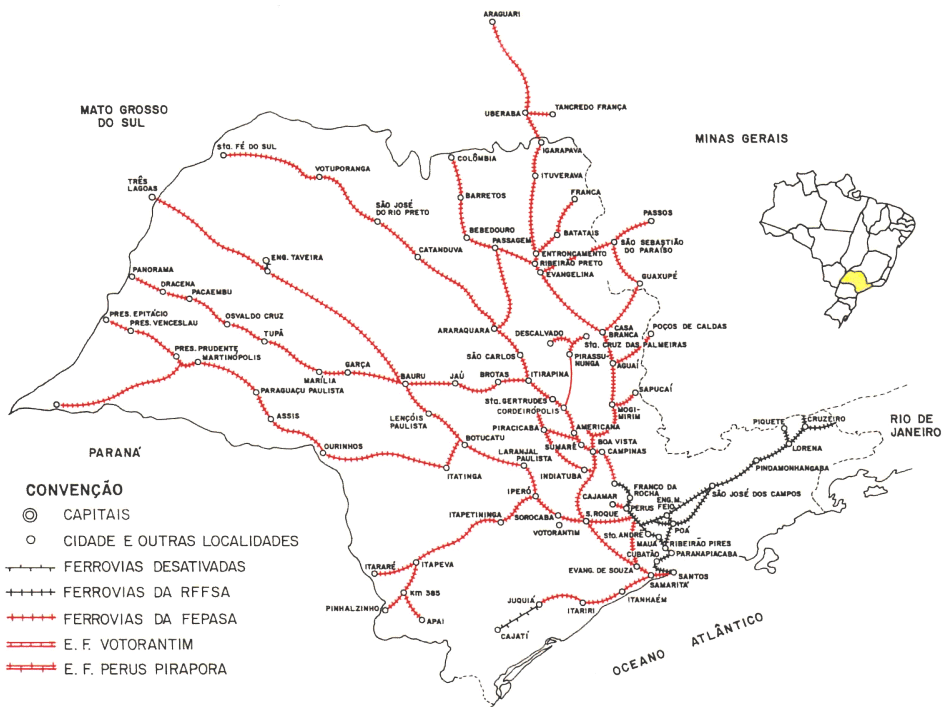


Figura 1. Rede ferroviária brasileira. Traçado de 1984

Fonte: *Anuário estatístico dos Transportes*, 1985

É importante ressaltar que as estradas de ferro desempenharam um papel crucial na atração e concentração de mão de obra assalariada. Embora tenha surgido como uma alternativa para trabalhadores nacionais livres e imigrantes europeus insatisfeitos com as condições de trabalho oferecidas pela agricultura, a disponibilidade de mão de obra era escassa, levando até mesmo ao aumento dos salários diários em alguns casos, na tentativa de atrair e manter os trabalhadores empregados. Ao longo das linhas férreas, foram construídos diversos conjuntos habitacionais tanto pelas empresas ferroviárias como por particulares atraídos pelo desenvolvimento urbano impulsionado pela chegada da ferrovia (Correia, 2004; Guazzelli, 2014). Assim, a combinação do fortalecimento da cultura cafeeira com a expansão ferroviária desempenhou um papel fundamental na urbanização do território no estado de São Paulo.

Um exemplo de desenvolvimento urbano a partir de um núcleo ferroviário pode ser observado em Bauru, interior de São Paulo, com a chegada da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) em 1905.

Na época, a região era habitada principalmente por fazendeiros que exploravam terras devolutas para cultivar extensas plantações de café, e o transporte da produção era realizado por meio de burros ou carro de boi, até a cidade de Jaú, onde havia uma ferrovia disponível. Devido ao estabelecimento sólido das plantações de café na região, a comunidade acreditava que a chegada da ferrovia era iminente. Além disso, havia um interesse por parte da Companhia Paulista de prolongar seus trilhos até Bauru, o que resultaria em um importante entroncamento ferroviário entre as duas companhias. Os investidores locais tinham certeza de que o desenvolvimento da cidade era inevitável (figura 2), o que levaria à valorização das terras na região (Ghirardello, 2020).

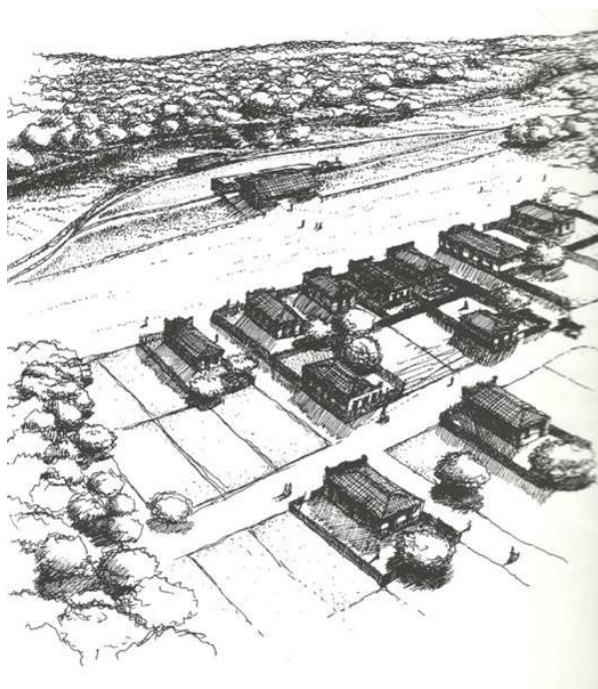


Figura 2. Esquema da formação urbana junto aos trilhos da CEFNOB
Fonte: Ghirardello, 2020

Dentre as diversas vilas ferroviárias construídas nesse contexto, a Vila de Paranapiacaba desperta grande interesse por parte dos pesquisadores. Ela foi erguida pela São Paulo Railway Company⁵, responsável pela implantação do

⁵ A inglesa São Paulo Railway Company, cuja inauguração aconteceu em 1867, construiu uma linha férrea que desbravou a Mata Atlântica, cortando a Serra do Mar, e encurtou distâncias para o interesse dos produtores que faziam o transporte do café até o porto de Santos.

primeiro trecho ferroviário no estado de São Paulo. A construção dessa vila exigiu uma quantidade significativa de mão de obra, o que levou à instalação de acampamentos próximos às obras, nas áreas de serra (figura 3).

De acordo com Cruz (2007), o local escolhido, conhecido então como Alto da Serra, apresentava uma topografia menos acidentada e ficava próximo do local onde a estrada de ferro seria implantada. Além disso, oferecia recursos naturais como madeira nativa para a produção de carvão e acesso à água. O processo de ocupação desse lugar teve início na década de 1860, porém ocorreu de forma irregular, pois não havia planejamento prévio. Isso resultou na construção pontual de moradias e na ausência de um traçado urbano bem definido (Cruz, 2007).

Paranapiacaba atraiu principalmente imigrantes portugueses, italianos, espanhóis e alemães durante sua ocupação. Mesmo após a inauguração da linha ferroviária, um grande número de operários permaneceu no Alto da Serra para garantir o funcionamento e a manutenção adequada da maquinaria nesta região. Dentre as construções desse núcleo, merecem destaque as enfermarias, o edifício hospitalar, a residência do médico e o alojamento dos solteiros. Essas estruturas foram fundamentadas em pedra, uma escolha feita para manter a madeira afastada da umidade do solo. Essa decisão reflete preocupações sanitárias da época, tendo os complexos ferroviários refletido, dentre outras transformações, o desenvolvimento da habitação moderna brasileira ao construir moradias para os funcionários das ferrovias.

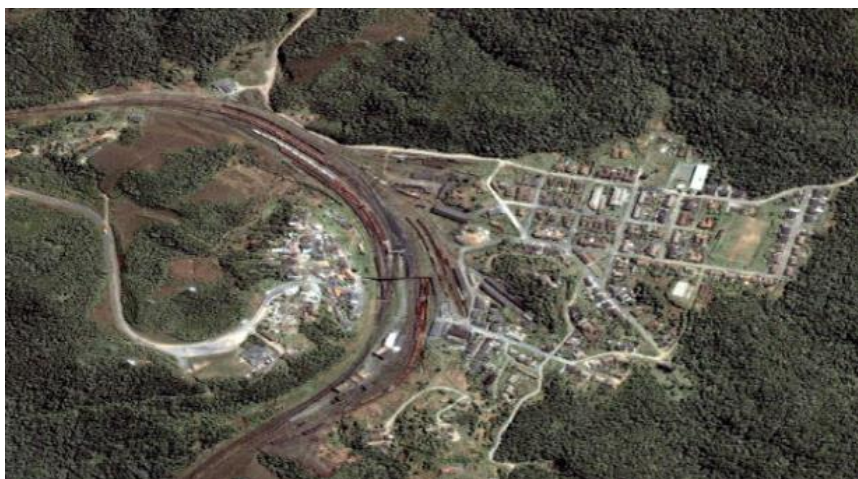


Figura 3. Vista aérea da Vila Ferroviária de Paranapiacaba

Fonte: Cruz, 2007

No decorrer do século XX, durante o período pós-guerra, porém, a economia enfrentava dificuldades significativas. A administração da rede ferroviária nacional estava sob a responsabilidade da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), que mais tarde foi assumida pelo governo federal. Este último direcionou seus investimentos prioritariamente para os transportes rodoviários e implementou ações com o objetivo de privatização. Devido à considerável deterioração resultante da desestatização da RFFSA, assim como ao risco de demolição e transformação de inúmeros bens, foi promulgada a Lei nº 11.483, em 31 de maio de 2007. Essa lei foi estabelecida como uma medida legal para a preservação do patrimônio ferroviário. Ela encerrou o processo de liquidação da RFFSA. Ao transferir os bens imóveis da extinta RFFSA para o poder público federal brasileiro, a Lei atribuiu ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural (IPHAN, 2014).

Por fim, pode afirmar-se que no estado de São Paulo os complexos ferroviários determinaram o surgimento e o desenvolvimento de muitas cidades paulistas e por isso tiveram grande importância no processo de formação territorial. Muitos desses núcleos, desenvolvidos originalmente a partir de estações ou vilas ferroviárias, se tornaram prósperas cidades, enquanto outros, mais distantes das linhas ferroviárias, tiveram seu desenvolvimento estagnado e se mantiveram pequenos vilarejos. De modo geral, os complexos ferroviários de maior movimento podem ser considerados aqueles locados em áreas de grande confluência econômica. No interior do estado, a expansão da cultura cafeeira junto à expansão ferroviária estão intimamente ligadas ao crescimento urbano. Muitas cidades compartilham as mesmas datas de inauguração de sua primeira estação de trem e a data de fundação da cidade. Mesmo em cidades já existentes, a ferrovia muitas vezes alavancou seu desenvolvimento, aumentando o número de habitantes, mercadorias e aprimorando a infraestrutura urbana. Esse fenômeno também reconhecido como Ciclo do Café, é caracterizado por uma dinâmica econômica, no final do século XIX e início do século XX, impulsionada principalmente pela produção cafeeira e agrícola, e que proporcionou o desenvolvimento de infraestrutura dos núcleos urbanos, ações de planejamento urbano e renovação estética das cidades e edificações, constituindo uma paisagem cultural singular, com particularidades no contexto das regiões nas quais estão inseridas.

No início do século XX, vale salientar o grave problema de moradia, com a falta de habitação disponível, e que acarretou na construção de casas para os funcionários da ferrovia por parte das companhias responsáveis. Fazia-se presente cada vez mais a preocupação com o cotidiano das classes trabalhadoras por parte das empresas como forma de incremento da produção, e a construção de habitações faz parte desse cenário. Esses conjuntos de moradias, por sua vez, eram locados de acordo com a atividade exercida pela empresa naquela cidade. Sendo assim, havia vilas próximas a armazéns, pontos finais de linha, pátios de manobra, entroncamento ferroviários, escritórios, entre outras atividades importantes às companhias (Correia, 2004).

Percebe-se, portanto, que o estabelecimento dos complexos ferroviários no estado de São Paulo é parte fundamental para sua formação territorial, como parte integrante do seu patrimônio e constituinte da sua paisagem cultural. Sendo assim, é importante um olhar aprofundado do ponto de vista aqui colocado no que diz respeito à paisagem sobre esse tipo de bem cultural, em especial no contexto paulista de patrimônio industrial.

No período compreendido entre as décadas de 1960 e 1980, ocorreram transformações significativas nas cidades brasileiras, especialmente nas metrópoles, as quais experimentaram um aumento populacional considerável e sofreram grandes intervenções em suas estruturas urbanas. Essas mudanças foram motivadas por novas demandas econômicas e sociais. Nesse processo, muitas das antigas estruturas e infraestruturas criadas para o desenvolvimento industrial, em um período anterior, tornaram-se obsoletas diante da adoção de novos padrões urbanísticos e tecnológicos que eram seguidos internacionalmente.

Houve, então, um processo gradual de desativação do sistema ferroviário brasileiro, resultando no fechamento progressivo das operações desse modal no país. Como resultado, os diversos elementos que compõem essa infraestrutura – e, conseqüentemente, o valioso patrimônio industrial representado pelo legado ferroviário – como estações, oficinas, armazéns e as próprias linhas ferroviárias perderam sua funcionalidade.

Os espaços ocupados pelas antigas linhas ferroviárias foram afetados pela falta de uso e se tornaram áreas obsoletas e remanescentes, deixando marcas urbanas distribuídas ao longo de corredores físicos contínuos e linearmente dispostos na cidade consolidada. Esses locais podem ser considerados vazios urbanos devido à ausência de ocupação, mas ainda assim carregam significados relacionados aos usos originais.

As consequências da desativação da infraestrutura ferroviária afetam diversas localidades atravessadas pelas linhas férreas também em outras regiões do país. Medeiros e Vieira-de-Araújo (2020), em análise sobre a Estrada de Ferro Central de Pernambuco, que está inoperante há mais de duas décadas, observaram que os espaços urbanos obsoletos dessa ferrovia, especificamente as áreas ocupadas pelos leitos ferroviários, encontram-se abandonados e ociosos, isolados das dinâmicas urbanas ou ocupados ilegalmente. O estado avançado de degradação, a falta de legibilidade e o iminente risco de desaparecimento completo dos vestígios materiais indicam a baixa efetividade ou até mesmo a ausência de políticas públicas adequadas em termos de preservação patrimonial e diretrizes de uso e ocupação desses locais.

As autoras concluem que é fundamental atribuir novos usos aos sítios industriais e ferroviários que perderam sua funcionalidade, a fim de garantir sua conservação e manutenção, desde que sejam respeitados os valores, significados e outros aspectos relacionados às estruturas existentes, de acordo com as orientações dos documentos de preservação patrimonial. No entanto, a predominância de uma abordagem de reutilização que visa a transformação completa dos espaços ferroviários obsoletos traz sérios riscos para a preservação desse legado, especialmente considerando a inação do poder público em inúmeros casos em que esses locais permanecem em estado de obsolescência (Medeiros e Vieira-De-Araújo, 2020).

Nesse sentido, Gagliardi e Carvalho (2020) analisaram as consequências da desindustrialização ocorrida nas últimas duas décadas, em especial na zona leste de São Paulo. Elas colocam que, com a disponibilidade de espaços significativos, surge uma disputa em torno da requalificação desse patrimônio industrial, com interesses divergentes entre o capital imobiliário, os residentes e as autoridades públicas, especialmente em processos definidos a partir de critérios jurídico-administrativos, conduzidos pelos órgãos de preservação.

Levando em consideração as diretrizes internacionais para a preservação do patrimônio cultural, incluindo o papel social exigido pelos museus, bem como a natureza multidimensional das experiências que se tornaram paradigmas na salvaguarda do patrimônio industrial, as pesquisadoras concluem que a mera proteção e manutenção física dos edifícios fabris não são ações suficientes para cumprir a função social do patrimônio, inclusive no que se refere ao trabalho como cultura viva e processo formador de identidades. Afirmam que, em face da especulação desenfreada, é crucial valorizar e proteger o legado desses locais, reconhecendo sua importância como espaços que abrigaram atividades industriais relevantes para a comunidade (Gagliardi e Carvalho, 2020).

O complexo ferroviário de Jundiaí (figura 4) é um conjunto de edificações que se encontra encravado no tecido urbano da cidade e é um exemplo de conjunto que mantém diferentes usos, sendo um deles o de estação terminal de uma das linhas da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Outros usos presentes no conjunto são o Poupatempo⁶, o Museu da Companhia Paulista, inaugurado em 1979, e uma unidade da Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo. Ainda assim, parte do conjunto se encontra esvaziado, o que reflete uma das questões fundamentais no que tange a preservação desse tipo de bem. Os conjuntos ferroviários são, em sua maioria, de grandes dimensões, o que dificulta sua destinação para novos usos.



Figura 4. Vista aérea do Complexo Ferroviário de Jundiaí/SP

Fonte: Google Earth. Consulta em 30 de maio de 2023

⁶ O Poupatempo oferece uma ampla gama de serviços, tanto do governo estadual quanto de órgãos parceiros, em um único local. Entre os serviços disponíveis estão a emissão de documentos pessoais, como Registro Geral e Carteira Nacional de Habilitação, emissão de carteiras de trabalho, atendimento para serviços relacionados ao Departamento Estadual de Trânsito, além de serviços de saúde, educação, justiça, previdência social, entre outros.

3. MODERNIZAÇÃO DA FERROVIA E DO APARATO FERROVIÁRIO

No contexto brasileiro, o processo de produção econômica agropecuária interligado ao estado de São Paulo depende do sistema de transportes para atender a demanda local e global de circulação de mercadorias, associada também ao seu consumo. Sob a perspectiva do transporte ferroviário de mercadorias no Brasil, a recente renovação antecipada da concessão ferroviária foi condicionada a grandes investimentos privados em curto período, constituindo um processo de requalificação e modernização da atual estrutura ferroviária brasileira.

Em 2019, o Ministério da Infraestrutura Brasileiro autorizou a Agência Nacional de Transportes Terrestres a renovar antecipadamente o contrato de concessão da malha ferroviária da cidade de Santa Fé do Sul, na divisa com o Mato Grosso do Sul, até o Porto de Santos. Sob responsabilidade da concessionária Rumo Malha Paulista, esse acordo está relacionado a um amplo e importante ramal ferroviário do estado de São Paulo, no contexto da produção econômica brasileira. Na Figura 5 podem ser observados o ramal 1, que vai de Estrela d'Oeste ao Porto Nacional; o ramal 2, de Estrela d'Oeste até o Porto de Santos, que teve sua concessão antecipada até o ano de 2058; o trecho 3 de Porto Nacional a Açailândia; e o trecho 4, da cidade de Açailândia ao Porto de Itaquí.



Figura 5. Sistema ferroviário Norte-Sul no Brasil

Fonte: Holanda e Toledo, 2023

Em 2020, a Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura possibilitou a renovação antecipada do contrato de concessão do ramal (Abifer, 2020). No mesmo ano, foi iniciado o processo de renovação da ferrovia, cuja concessão terminará no ano de 2058. Segundo o acordo, metade do valor dos investimentos deverão ser empreendidos até o ano de 2025, questão que imprime grande velocidade nas tratativas relativas às obras de mitigação da adequação da ferrovia.

Os projetos e obras de modernização da malha pretendem aumentar a capacidade do transporte de carga do ramal, de 35 para 75 milhões t/ano (Abifer, 2020). Essas propostas, consideradas necessárias para a continuidade do funcionamento e inovação da capacidade das operações de transporte de carga, exigem uma reestruturação da ferrovia e do aparato ferroviário. Como consequência das transformações físicas previstas na ferrovia, estima-se novos conflitos urbanos em quarenta municípios do estado de São Paulo, os quais estão inseridos nesse ramal. As propostas de solução destes conflitos devem ser avaliadas individualmente e exigem um diálogo intersetorial com o poder público local, e em diferentes instâncias em relação a preservação do patrimônio diante da sua proteção legal por meio do tombamento ou da legislação municipal vigente.

Nesta parceria público-privada da ferrovia cuja responsabilidade administrativa está relacionada à instância federal, uma questão importante no processo de preservação do conjunto ferroviário é a necessidade de um levantamento e inventário sistematizado atualizado do patrimônio que considere o conceito de paisagem ferroviária e que seja planejado de forma sistêmica, abarcando seus diferentes trechos e contextos. Vale salientar que uma ampla parte deste ramal corresponde ao contexto das cidades inseridas no Ciclo do Café, no interior do estado de São Paulo. Neste sentido, o aparato ferroviário, que intensifica e acelera o processo de urbanização e a renovação dos aspectos considerados modernizantes pelas elites cafeeiras neste período, é parte intrínseca da paisagem singular das cidades do Ciclo do Café.

Deve considerar-se que o processo de modernização do transporte ferroviário, atualmente em andamento, consiste em uma mudança do padrão de uso e de ocupação da ferrovia⁷, anteriormente caracterizada pelo transporte de passageiros e de carga e, atualmente, restrito ao transporte de

⁷ Atualmente, o ramal Santa Fé do Sul ao Porto de Santos consiste em um ponto de conexão do interior paulista com o Porto de Santos, no qual as transformações mais recentes agregam ao ramal a função de uma via de passagem para vagões graneleiros, como um corredor de exportação de grãos proveniente da Região Centro Oeste do Brasil até o Porto.

carga. Segundo essa perspectiva, são necessárias novas propostas e obras de mitigações para a adaptação da estrutura ferroviária existente e a integração dos diferentes ramais e linhas da rede logística nacional ferroviária. E observam-se questões relacionadas aos conflitos resultantes da adequação da malha ferroviária e seu sistema operacional, em relação a estrutura pré-existente da cidade. Adequações que demandam um desenho urbano de modo a incorporar a preservação dos elementos constituintes desta Paisagem, conforme as diferentes escalas da rua, do bairro e da cidade.

Em alguns trechos do ramal de Santa Fé do Sul até o Porto de Santos, esse processo apresentou conflitos em conjuntos urbanos históricos consolidados nas cidades, principalmente, em trechos nos quais pretendia-se implantar novas edificações do aparato ferroviário. Como, por exemplo, na cidade de Santos, onde a proposta de renovação previa a construção de pátio ferroviário de manobras no conjunto urbano histórico da cidade, área protegida como patrimônio. Com a revisão da proposta, o novo projeto prevê a demolição de alguns armazéns que são parte do conjunto industrial da cidade para a sua substituição pelo novo pátio de manobras, além da intervenção e requalificação de alguns armazéns para a implementação de um novo parque e um novo terminal de balsa, constituindo parte de um projeto de renovação do centro histórico com novos espaços de transporte e lazer.

Salienta-se alguns conflitos urbanos decorrentes da presença da ferrovia, com os seus novos usos e funções em “centros históricos fundacionais”, segundo o conceito de Mena (Mosquera, 2022). Em 2005, no interior do estado de São Paulo, na cidade de São Carlos, problemas urbanos de enchentes e alagamentos relativos à infraestrutura ferroviária acarretaram conflitos de responsabilidade administrativa. A empresa responsável pela ferrovia, mediante a parceria público-privada, alegou que propostas e obras no trecho não eram de sua responsabilidade, mas sim da municipalidade. Entretanto, o sistema judiciário obrigou-a a elaborar propostas e executar obras de infraestrutura urbana, buscando solucionar estes problemas. Realizadas as obras, entre dezembro de 2022 e janeiro de 2023, fortes chuvas relacionadas às mudanças climáticas evidenciaram que as soluções não foram suficientes, ocasionando no desabamento da linha férrea e intensificando o conflito. Como consequência, ações judiciais exigiram um novo projeto de adequação e ampliação da vazão de água da galeria sob a travessia da linha férrea, do Córrego Monjolinho.

Outro conflito urbano em relação a passagem do trem nas “centralidades históricas fundadoras”, é relativo ao ruído do apito sonoro do trem. Nas cidades de São Carlos e Ibaté, o Decreto nº 414/2020 fundamentado

em estudos da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo e valores de nível sonoro recomendado pela Organização Mundial da Saúde, impede o acionamento do sinal sonoro em zona urbana no horário noturno, no entanto, a medida não tem sido cumprida pela concessionária “Justiça de São Carlos”, 2023)⁸.

Nesse contexto, de acordo com o conceito de paisagem aqui adotado (Maderuelo, 2005; Nogueé, 2008), o aspecto sonoro também pode ser considerado uma representação da memória do lugar e da paisagem ferroviária. No entanto, as sonoridades do trem intensificadas infringem aspectos fundamentais da dinâmica sociocultural do espaço e comprometem a qualidade habitacional das partes da cidade que são afetadas.

Um dos principais desafios do processo de modernização, em alguns trechos, é retirar a movimentação de trens do interior de centralidades urbanas. Essa questão exige conciliar a demanda pela construção de novos contornos ferroviários, viadutos rodoviários e ferroviários, e passarelas, com o espaço físico necessário para a sua implementação em harmonia e equilíbrio com a cidade existente. Nesse sentido, a cidade de Catanduva tem prevista a construção de um contorno ferroviário até o ano de 2025, conjuntamente à retirada dos trilhos de trem da região central da cidade. As tratativas relativas ao projeto do contorno e a modernização da linha no município foram iniciadas em 2005, inserindo-se no conjunto de cidades que irá substituir o ramal atualmente existente, o qual percorre um grande trecho urbano da cidade.

O ramal da linha férrea Santa Fé do Sul ao Porto de Santos abrange aproximadamente sessenta municípios do estado de São Paulo, e são previstos novos contornos ferroviários nos municípios de São José do Rio Preto, Catanduva, Araraquara e Rio Claro. De modo geral, a proposta de novos contornos ferroviários com a construção de um ramal externo, tem sido integrada e associada ao processo de modernização da linha férrea. Entretanto, com ausência de um planejamento urbano prévio e de propostas de retirada da infraestrutura ferroviária em trechos urbanos, seu trecho será mantido em funcionamento, com intervenções de adaptação e mitigação de conflitos de seu aparato ferroviário, tais como a construção de barreiras físicas e aparatos, além de outros dispositivos de segurança em trechos urbanos.

⁸ O descumprimento da medida tem resultado em multas para a empresa concessionária, que tem questionado juridicamente sobre a competência do município para legislar sobre a ferrovia, uma concessão federal.

Em áreas rurais e urbanas é importante destacar a necessidade de um planejamento regional que considere a realidade patrimonial e a paisagem conformada a partir do mesmo, segundo uma perspectiva macro integrada enquanto estratégia de planejamento do território, com a proposição de trechos de micro intervenção inseridos em um sistema e com a interpretação de cada conjunto patrimonial. Um planejamento que articule território e lugar, pretendendo-se a ativação de sua preservação por meio de sólida base social para sustentação de ações construídas por meio de processos participativos com representantes da sociedade civil e da comunidade local, concentrando-se em processos construídos junto aos interlocutores locais.

Vale salientar a preocupação de Meneses (2012, p. 34) em relação a uma nova polaridade no processo de preservação do patrimônio e do valor técnico versus valor social. Nesse sentido, faz-se necessário considerar o reconhecimento do valor do bem cultural e todo o seu conjunto envoltório, conciliando a perspectiva especializada. Aqui atenta-se para a necessidade de transposição dos campos sob uma perspectiva transdisciplinar, que considere os conhecimentos especializados e que permita interlocuções locais entre a comunidade e os diferentes grupos sociais, o processo de uso e ocupação do patrimônio e seu processo de preservação.

A modernização e consolidação do ramal como parte do eixo de transporte brasileiro de mercadorias agrícolas, com a proposição de intervenções e novas obras ligadas à infraestrutura e ao aparato da ferrovia no município, deve estar integrada ao planejamento urbano e as políticas de preservação do patrimônio. A concessionária da ferrovia obrigatoriamente precisa dialogar com os gestores locais, setores técnicos, órgãos competentes pela preservação do patrimônio e sociedade civil, mesmo que o acordo de concessão esteja relacionado a uma autarquia federal.

Neste sentido, na avaliação e interpretação da paisagem ferroviária, a sua capacidade de constituição de paisagens únicas deve ser valorizada, de forma articulada com o planejamento urbano e a gestão das cidades, considerando os aspectos constituintes da paisagem ferroviária. Assim, é fundamental que propostas de modernização do sistema ferroviário não reduzam aspectos significativos e invisibilizem a paisagem do conjunto, respeitando o direito à memória e à cidade, garantindo a acessibilidade aos edifícios e aos espaços ferroviários, respeitando-se suas dinâmicas sócio culturais. Por fim, a discussão sobre os fundamentos que sustentam os critérios de preservação desse patrimônio, o que inclui os métodos, práticas e meios operacionais para que este processo se efetive, precisam ser debatidos e revisados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Observa-se, a partir da concessão da malha ferroviária, um sistema de circulação de mercadorias relacionado ao transporte ferroviário em processo de modernização do ramal Santa Fé do Sul ao Porto de Santos, o que se deve à estratégia de planejamento do governo federal brasileiro de renovação antecipada da concessão ferroviária no Brasil. Essa ação acarretou na adaptação de um sistema de transporte associado à produção do ciclo cafeeiro brasileiro e que demanda o incentivo de políticas territoriais para adequação da malha ferroviária existente.

Neste contexto, vale observar os possíveis conflitos relativos à competência para legislar sobre a ferrovia e que apresenta a necessidade de articulação e diálogo entre as diferentes instâncias envolvidas no processo de modernização, sendo elas federal, estadual e municipal, além de interlocutores locais. Esse debate ressalta questões relativas à demanda de um planejamento integrado, sem perder de vista a microescala e sua conexão com um sistema que o considere parte de um conjunto que compõem uma paisagem patrimonial.

A interpretação e valorização do patrimônio industrial e ferroviário enfrentam obstáculos significativos de compreensão e resistência por parte das entidades encarregadas de sua preservação. A falta de conexão entre teoria e prática resulta em fragmentação e redução do seu significado, comprometendo sua preservação e levando a alterações e perdas indesejáveis. No contexto institucional brasileiro, pode constatar-se a inexistência de uma política sistemática de proteção desse patrimônio, pois os bens são frequentemente examinados de forma isolada, sem levar em consideração sua complexidade, características específicas e suas interações como parte de uma rede funcional.

No que diz respeito ao patrimônio ferroviário, observa-se uma propensão a proteção legal e de atribuição de novos usos que se concentram principalmente na estação ferroviária, em detrimento dos demais elementos, como a via permanente, leitos, pátios, pontes, viadutos, túneis, armazéns e oficinas. No entanto, a priorização de um único elemento não é o caminho ideal para a preservação desse patrimônio ferroviário, pois isso leva a uma interpretação superficial e limitada, que ignora a noção de conjunto e a necessidade de compreender as relações funcionais e espaciais existentes.

Ao considerarmos o patrimônio industrial, é essencial compreender que ele não se limita a estruturas imponentes de valor arquitetônico, máquinas antigas ou espaços abandonados que foram superados pela modernidade, onde ocorria a produção de determinados bens. Seu significado vai além disso, sendo um componente essencial da vida cotidiana das pessoas comuns, conferindo-lhes um valor identitário. Através do estudo desse patrimônio, é possível compreender características de uma determinada época, bem como o estilo de vida da classe trabalhadora associada a ela. Os vestígios materiais das atividades produtivas, como antigas fábricas, ferramentas e edifícios que as abrigaram, possuem uma importância excepcional não apenas para arquitetos, construtores e engenheiros, mas também para historiadores, sociólogos, arqueólogos e todos os pesquisadores que têm o desenvolvimento da sociedade como foco de estudo. Através dessas evidências materiais, é possível compreender as transformações ocorridas em uma sociedade e a maneira como elas se desenrolaram.

Diante do exposto pelos principais documentos de preservação do patrimônio industrial, conclui-se ser fundamental que esses conjuntos sejam considerados em seu significado mais amplo e sob políticas que considerem suas características particulares. No contexto da preservação sistêmica, em especial se considerada a dimensão monumental do patrimônio ferroviário paulista, cabe o envolvimento que a Convenção Europeia da Paisagem coloca como fundamental para o trato de bens culturais. Considerar a construção de ações junto às comunidades detentoras desses bens tem se mostrado essencial para a efetiva preservação do patrimônio cultural (Lira, 2020). Também o conceito atual sobre paisagem tem de ser considerado, em especial no entendimento de que ela é uma construção dotada de sentidos subjetivos para além de ser um mero lugar físico.

Por fim, a abordagem do patrimônio não perdeu seu poder de afirmar ou contestar as narrativas dominantes sobre história e cultura com a ampliação do conceito. Isso suscita mais pontos de discussão em relação às políticas recentes de preservação e salvaguarda de bens culturais, sejam eles tangíveis ou intangíveis. O patrimônio ferroviário, diante dessa constatação, deve ser analisado também dessa perspectiva, em especial ao se considerar a necessária valorização da memória operária.

BIBLIOGRAFIA

- Abifer (2020). “Abifer na Mídia. Renovação histórica”. In *Abifer*. Disponível em: abifer.org.br/en/abifer-na-midia-renovacao-historica. Acesso em 30 maio de 2023.
- Almeida, Maísa Fonseca de (2017). *Processos urbanos de patrimonialização mundial: espaços de contradição e ressignificação dos tecidos urbanos patrimoniais*. Dissertação de doutorado inédita. Universidade de São Paulo.
- Boito, Camillo (2002). *Os restauradores*. São Paulo: Ateliê Editorial.
- Choay, Françoise (2010). *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade, Editora UNESP.
- Council of Europe (2000). *European Landscape Convention: explanatory report*. In *Council of Europe*. Disponível em: conventions.coe.int/treaty/en/Reports/Html/176.htm. Acesso em 30 de maio de 2023.
- Correia, Telma de Barros (2004). *A Construção do Habitat Moderno no Brasil – 1870-1950*. São Carlos: RiMa.
- Cruz, Thaís Fátima dos Santos (2007). *Paranapiacaba: a arquitetura e o urbanismo de uma vila ferroviária*. Dissertação de mestrado inédita. Universidade de São Paulo.
- Declaração de Amsterdã* (1975). In *IPHAN*. Disponível em: portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Amsterda%CC%83%201975.pdf. Acesso em 30 de maio de 2023.
- Gagliardi, Clarissa Maria e Mônica de Carvalho (2020). “Devir da fábrica: patrimônio industrial em disputa na zona leste de São Paulo”. *Anais do Museu Paulista*, 28, pp. 1-31. DOI: [10.1590/1982-02672020v28e17](https://doi.org/10.1590/1982-02672020v28e17)

- Ghirardello, Nilson (2020). “A nova estação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em Bauru, símbolo arquitetônico e político de uma ferrovia estratégica”. *Patrimônio e Memória*, 16:1, pp. 114-141.
- Guazzelli, Bárbara Gonçalves (2014). *Ferrovia, trabalho e habitação: Vilas operárias de Campinas (1883-1919)*. Dissertação de mestrado inédita. Universidade de São Paulo.
- Guazzelli, Bárbara Gonçalves (2023). *A dimensão intangível do Patrimônio Urbano*. Dissertação de doutorado inédita. Universidade de São Paulo.
- Holanda, Marianna e Marcelo Toledo. (2023). “Todos sofrem com juros altos, diz CEO da Rumo”. *Folha de S. Paulo*, 16 de junho, Disponível em: www1.folha.uol.com.br/mercado/2023/06/todos-sofrem-com-juros-altos-diz-ceo-da-rumo.shtml. Acesso em 30 de maio de 2023.
- ICOMOS (2011). *Princípios conjuntos do ICOMOS-TICCIH para a conservação de sítios, estruturas, áreas e paisagens de patrimônio industrial*. Dublin: ICOMOS.
- IPHAN (2010). *Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário*. Brasília: IPHAN. Disponível em: [/portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferrovuario.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferrovuario.pdf). Acesso em 30 de maio de 2023.
- “Justiça de São Carlos mantém proibição de buzina de trem no período noturno” (2023). *G1 São Carlos e Araraquara*, 3 de março. Disponível em: g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2023/03/03/justica-de-sao-carlos-mantem-proibicao-de-buzina-de-trem-no-periodo-noturno-rumo-ja-levou-r-60-mil-em-multas.ghtml. Acesso em 30 maio 2023.
- Kühl, Beatriz Mugayar (2008). *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro*. Cotia: Ateliê Editorial.
- Kühl, Beatriz Mugayar (2010). “Patrimônio industrial: algumas questões em aberto”, *arq.urb*, 3, pp. 23-30.

- Lira, Flaviana Barreto (2020). “Desafios contemporâneos da significância cultural, integridade e autenticidade do patrimônio cultural: teoria e prática”, *Oculum Ensaios*, 17:1, pp. 1-22.
- Maderuelo, Javier (2005). *El paisaje: génesis de un concepto*. Madrid: Abada.
- Medeiros, Talys Napoleão e Natália Miranda Vieira de Araújo (2020). “Patrimônio Ferroviário enquanto Patrimônio Urbano: obsolescência ou instrumento de requalificação urbana e ambiental?”. In *Anais do 4º Simpósio Científico do ICOMOS Brasil*. Belo Horizonte, MG; Rio de Janeiro: Even3. Disponível em: www.even3.com.br/anais/simposio-icomos2020/243190-patrimonio-ferroviario-enquanto-patrimonio-urbano--obsolescencia-ou-instrumento-de-requalificacao-urbana-e-ambiente/. Acesso em 30 de maio de 2023.
- Mosquera, Carlos André Diaz (2022). “Entrevista com Fernando Carrión Mena”. *Estudios de Sociologia*, 27:1, pp. 1-13. DOI: [10.52780/res.v27iesp1.15752](https://doi.org/10.52780/res.v27iesp1.15752)
- Meneguello, Cristina (2005). “Carta de Nizhny Tagil”, *Oculum Ensaios*, 3, pp. 132-137
- Meneses, Ulpiano Toledo Bezerra de (2012). “O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas”. In *I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural. Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão*. Brasília: IPHAN, pp. 25-39.
- Nogué, Joan (2008). *El paisaje en la cultura contemporánea*. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva.
- Rufinoni, Manoela Rossinetti (2009). *Preservação e restauro urbano: teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural*. Dissertação de doutorado inédita. Universidade de São Paulo.
- Rufinoni, Manoela Rossinetti (2016). “O Registro e a documentação do Patrimônio Industrial no Brás e na Mooca”. *Revista CPC*, 21, pp. 219-243.