

# O Essencial da Arquitetura e Urbanismo

Jeanine Mafra Migliorini  
(Organizadora)



 **Atena**  
Editora

Ano 2018

Jeanine Mafra Migliorini  
(Organizadora)

# O Essencial da Arquitetura e Urbanismo

Atena Editora  
2018

2018 by Atena Editora

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação e Edição de Arte: Geraldo Alves e Natália Sandrini

Revisão: Os autores

#### Conselho Editorial

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul  
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas  
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná  
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília  
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa  
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná  
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista  
Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall’Acqua – Universidade Federal de Rondônia  
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná  
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul  
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria  
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná  
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia  
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie di Maria Ausiliatrice  
Profª Drª Juliane Sant’Ana Bento – Universidade Federal do Rio Grande do Sul  
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense  
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul  
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins  
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte  
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão  
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará  
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista  
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará  
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas  
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande  
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

#### Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

E78	O essencial da arquitetura e urbanismo [recurso eletrônico] / Organizadora Jeanine Mafra Migliorini. – Ponta Grossa (SP): Atena Editora, 2018.  Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-85-85107-60-4 DOI 10.22533/at.ed.604182310  1. Arquitetura. 2. Planejamento urbano. 3. Urbanismo. I. Migliorini, Jeanine Mafra.  CDD 720
<b>Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422</b>	

O conteúdo do livro e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores.

2018

Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

[www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br)

## APRESENTAÇÃO

Arquitetura é expressão artística que transmite valores, ideias, concepções do período que acontece, tem implicações na sociedade, e por ela é influenciada, e por isso, pode ser apontada como guardiã de uma estrutura cultural. A maneira de ver e pensar a arquitetura é resultado do contexto histórico que se insere. Discutir arquitetura é discutir cultura, arte, sociedade.

A cidade é o lugar de acontecimento da arquitetura, por isso ela está entre as mais públicas expressões artísticas, forma não verbal de expressão coletiva, elemento de ligação, e simultaneamente separação, do privado e do público; a sua concretização, em forma de edificações, compõem as cidades. Através da arquitetura, suas alterações e ressignificações, analisamos a dinâmica da cidade na história. Suplantando essas mudanças, só é possível reconhecer um ambiente, uma paisagem urbana, se nela permanecerem elementos remanescentes de outras épocas. A paisagem urbana, e conseqüentemente sua arquitetura, é o resultado das relações entre o homem e o meio ambiente, é dinâmica, se altera conforme se modificam os usos do espaço.

Esses apontamentos são reflexões que nos permitem a compreensão do contexto em que se implantam as discussões sobre arquitetura, paisagem urbana, preservação, e demais possibilidades atreladas ao assunto. São discussões necessárias para a apreensão do espaço e de que maneira deve-se atuar sobre ele. Quando analisamos nossa realidade, a comparamos com o passado e fazemos previsões para o futuro, podemos perceber onde há necessidade de intervenção. Neste sentido surgem as discussões deste livro, que buscam, através dos mais variados temas nos colocar diante de uma realidade que precisa ser percebida por todos, para que possamos atuar de maneira significativa no contexto que vivemos.

Boa leitura e muitas reflexões!

Prof.<sup>a</sup> Jeanine Maфра Migliorini

## SUMÁRIO

<b>CAPÍTULO 1</b> .....	<b>1</b>
A CRIATIVIDADE NO PROCESSO DE ENSINO/APRENDIZAGEM DE PROJETO DE ARQUITETURA: ALGUNS ELEMENTOS DE DISCUSSÃO	
<i>Gleice Azambuja Elali</i> <i>Maísa Fernandes Dutra Veloso</i>	
<b>CAPÍTULO 2</b> .....	<b>15</b>
CASAS SHODHAN E THIAGO DE MELLO: COMPARAÇÃO ENTRE OBRAS DE DOIS MESTRES DA ARQUITETURA MODERNA	
<i>Silvia Lopes Carneiro Leão</i>	
<b>CAPÍTULO 3</b> .....	<b>34</b>
ANÁLISE DAS DIFERENTES TIPOLOGIAS DO USO NO TIJOLO NA CONSTRUÇÃO DO CONJUNTO ARQUITETÔNICO DA POMPEIA	
<i>Cristiane Leticia Oppermann Thies</i> <i>Clarissa de Oliveira Pereira</i> <i>Fernanda Peron Gaspary</i>	
<b>CAPÍTULO 4</b> .....	<b>45</b>
ENTRE O DISCURSO E OS ELEMENTOS OBJETIVOS QUE DESCREVEM A FORMA DO MUSEU GUGGENHEIM DE GEHRY	
<i>Luciana Sandrini Rocha</i> <i>Adriane Borda Almeida da Silva</i>	
<b>CAPÍTULO 5</b> .....	<b>60</b>
MUSEUS COMO FENÔMENO DE MASSAS: ARTE, ARQUITETURA E CIDADE	
<i>Bianca Manzon Lupo</i>	
<b>CAPÍTULO 6</b> .....	<b>72</b>
O ESTADO-DA-ARTE DE LUGAR: EVOLUÇÃO DE UM CONCEITO	
<i>Lineu Castello</i>	
<b>CAPÍTULO 7</b> .....	<b>82</b>
EXPERIÊNCIA EM ASSISTÊNCIA TÉCNICA PARA HABITATS DE REFORMA AGRÁRIA: UNIVERSIDADE, ESTADO E MOVIMENTO SOCIAL	
<i>Maria Cândida Teixeira de Cerqueira</i> <i>Amadja Henrique Borges</i> <i>Cecília Marilaine Rego de Medeiros</i>	
<b>CAPÍTULO 8</b> .....	<b>98</b>
O CORPO E A NARRATIVA DA CIDADE: DOS PRIMOS HOFFMANNIANOS A MARCOVALDO	
<i>Ricardo Luis Silva</i>	

<b>CAPÍTULO 9</b> .....	<b>111</b>
PAISAGEM URBANA E ANÁLISE MORFOLÓGICA DE ANÁPOLIS A PARTIR DE TRÊS PARQUES PÚBLICOS	
<i>Wilton de Araujo Medeiros</i> <i>Jean Carlos Vieira Santos</i>	
<b>CAPÍTULO 10</b> .....	<b>128</b>
A CONSTRUÇÃO SOCIAL DA CIDADE FRENTE AOS GRANDES PROJETOS URBANOS: REFLEXÕES SOBRE O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO DAS ÁREAS PORTUÁRIAS DE AUCKLAND E PORTO ALEGRE	
<i>César Wagner</i> <i>Lúcia Camargos Melchior</i>	
<b>CAPÍTULO 11</b> .....	<b>144</b>
RIO PARAIBUNA: PAISAGEM, ESPAÇOS LIVRES E FERRAMENTAS DE ANÁLISE DO TERRITÓRIO	
<i>Lívea Rocha Pereira Penna</i> <i>Antonio Ferreira Colchete Filho</i>	
<b>CAPÍTULO 12</b> .....	<b>156</b>
PAISAGEM CULTURAL FERROVIÁRIA, PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E ÓRGÃOS DE PRESERVAÇÃO	
<i>Luciana Massami Inoue</i>	
<b>CAPÍTULO 13</b> .....	<b>173</b>
CIDADE E ESPORTE: PAISAGEM E ESPAÇO PÚBLICO EM CENA	
<i>Karlíane Massari Fonseca</i> <i>Marcelo Ribeiro Tavares</i> <i>Lucia Maria Sá Antunes Costa</i> <i>Antonio Colchete Filho</i>	
<b>CAPÍTULO 14</b> .....	<b>182</b>
A REPRESENTAÇÃO DAS FAVELAS NO MAPEAMENTO E INFORMAÇÃO DO TURISMO NO RIO DE JANEIRO	
<i>Núbia França de Oliveira Nemezio</i> <i>Fernanda Gomes de Oliveira</i>	
<b>CAPÍTULO 15</b> .....	<b>197</b>
A MEDIDA DE CENTRALIDADE POR PROXIMIDADE E SUAS RELAÇÕES COM A FORMA URBANA	
<i>Daniel Trindade Paim</i> <i>Ana Paula Neto de Faria</i>	
<b>CAPÍTULO 16</b> .....	<b>213</b>
AVALIAÇÃO “PORÇÃO NOROESTE” EM RELAÇÃO A OCUPAÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS NO MUNICÍPIO DE SENADOR CANEDO EM GOIÁS: ESTUDO DE CASO	
<i>Antônio Henrique Capuzzo Martins</i> <i>Beatriz Ribeiro Soares</i> <i>João Dib Filho</i>	

**CAPÍTULO 17 ..... 223**

VAZIOS URBANOS E SEUS NOVOS USOS: REFLEXÕES PARA A FORMA URBANA DE FORTALEZA (CE)

*Emanuel Ramos Cavalcanti*

**CAPÍTULO 18 ..... 241**

URBANISMO SUSTENTÁVEL: HÁ UM CAMINHO BRASILEIRO?

*José Almir Farias Filho*

*Denise Barcellos Pinheiro Machado*

**SOBRE A ORGANIZADORA..... 253**

## PAISAGEM CULTURAL FERROVIÁRIA, PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E ÓRGÃOS DE PRESERVAÇÃO

**Luciana Massami Inoue**

Doutora pela

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo –  
Universidade de São Paulo (FAU-USP)

**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.

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.

**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.

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<sup>1</sup>. 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, incluiu-se 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



Figura 1 – Casa em madeira, vila ferroviária de São Carlos.

Fonte: INOUE, 2013.



Figura 2 – Casas geminadas, vila ferroviária de Itirapina.

Fonte: INOUE, 2013

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 <a href="https://portal.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=3263">https://portal.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=3263</a> . Acesso em 06/04/2015 16:35				
*considerou-se apenas os bens tombados pelo IPHAN no estado de São Paulo				

Figura 3 –Bens tombados relacionados a conjuntos urbanos/vilas e ao patrimônio industrial ferroviário - IPHAN.

Fonte: tabela a partir dos dados coletados no site do IPHAN

CONDEPHAAT			ANO	LIVRO DE TOMBO
<b>conjuntos urbanos e/ou vilas*</b>	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	Bairros dos Jardins (São Paulo)	1986	Arq, etn e psg
	6	Unidades Habitacionais de Picinguaba - Vila caçara (Ubatuba)	1990	psg
	7	Bairro do Cafundó (Salto de Pirapora)	1990	Arq, etn e psg
	8	Bairro do Pacaembú (São Paulo)	1991	Arq, etn e psg
	9	Vila Itororó	2005	H
<b>patrimônio industrial</b>	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 gasômetro e Casa das Retortas (São Paulo)	2010	H
	12	Complexo industrial Carioba	2013	H
<b>patrimônio industrial ferroviário</b>	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
	12	Complexo Ferroviário de Paranapiacaba (SPRailway)	1988	H
	13	Rotunda do município de Cruzeiro (Rede Sul Mineira de EF)	1989	H
<b>patrimônio industrial ferroviário</b>	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://www.cultura.sp.gov.br/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.

Figura 4 – Bens tombados relacionados a conjuntos urbanos/vilas e ao patrimônio industrial ferroviário – CONDEPHAAT.

Fonte: tabela a partir dos dados coletados no site do CONDEPHAAT.

		CONPRES P	ANO	LIVRO DE TOMBO
<b>conjuntos urbanos e/ou vilas*</b>	1	Vila Economizadora		
			1991	
<b>Patrimônio industrial</b>	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
<b>patrimônio industrial ferroviário</b>	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 Z8-200 (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 5 –Bens tombados relacionados a conjuntos urbanos/vilas e ao patrimônio industrial ferroviário - CONPRES P.

Fonte: tabela a partir dos dados coletados no site do CONPRES P.

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 e depois no IPHAN e no CONPRES P, o exemplo é a estação de Bananal (1974). 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: o que leva um bem ser inscrito em um livro e não em outro? Quais são os critérios de valores (histórico e artístico) utilizados?

Com abordagem do patrimônio industrial no órgão de preservação federal, temos o trabalho de KEMPTER (2010: 277). Segundo o levantamento realizado pela 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. Destes, 11 bens pertencem ao patrimônio ferroviário. Do total do 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 e mesmo o que poderia ser incluído nesta lista.

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?

Em nível municipal, 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. E ainda há o DPH - Departamento do Patrimônio Histórico, órgão da Secretaria Municipal da Cultura, criado em 1975. O CONPRESP e DPH são órgãos autônomos, interdependentes e responsáveis pela preservação, e trabalham em conjunto instruindo e deliberando sobre os processos de tombamento. A relação que citamos acima dos bens tombados pelo IPHAN e CONDEPHAAT, em geral, 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 CONPRES P não é muito fácil, pois a busca não é por nome ou rua, mas por inscrição municipal. Contudo pela legislação, especificamente entre as Resoluções 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 CONPRES P: 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 nos diversos níveis, 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 Companhia Paulista. 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 6 –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 ainda 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. Além do subaproveitamento e falta de coordenação, a falta de técnicos é sentida desde o início dos vários órgãos até os dias atuais. Um exemplo a ser apontado é o inventário do patrimônio ferroviário, 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. 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 é complementar e em consonância às cartas patrimoniais internacionais, e dá a definição de patrimônio industrial:

*“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 preservação.

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 levantar ainda 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.



Figura 7 – Estação de Brotas.  
Fonte: INOUE, 2013



Figura 8 – Casas geminadas, vila ferroviária de Brotas.  
Fonte: INOUE, 2013



Figura 9 – Casas em linha, vila ferroviária de Itirapina.  
Fonte: INOUE, 2013



Figura 10 – Casa isolada no lote, vila ferroviária de Jaú.  
Fonte: INOUE, 2013

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. Recordase que o patrimônio ferroviário é apenas um subsistema do patrimônio industrial. Há ainda 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 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.

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 conceito<sup>2</sup>, talvez seria necessário repensar mais a fundo os instrumentos, incluídos 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, e poderia ser questionada a compatibilidade entre eles. 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.

A segunda questão é: ao se fazer um recorte de uma paisagem, uma questão

---

2. Não tão novo, pois o conceito existe na UNESCO desde 1992, e no IPHAN apenas trabalhado a partir de 2009, através da “chancela da paisagem cultural.”

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? Para a intervenção e gestão do edifício isolado, já existem linhas teóricas que definem critérios para isso, ainda que tais linhas teóricas se embatam, e que possam ser inclusive desconhecidas, mas que estão definidas, existem e são utilizadas. Contudo, as camadas de tempo e as “rugosidades” da paisagem, 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 IPHAN<sup>3</sup>), 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. Talvez uma saída seria operacionalizar através de circuitos coexistentes, como existem roteiros turísticos temáticos diversos em algumas cidades. A aplicabilidade desta operação em circuitos 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. Tal ideia de utilizar as áreas de conservação surgiu a partir das recentes visitas técnicas realizadas para este projeto de doutorado no ano de 2014, onde foram visitadas algumas vilas operárias e ferroviárias inglesas. De maneira geral, muitas vilas ferroviárias inglesas foram demolidas durante a década de 1960, e muitos esforços de conservação deram-se a partir de 1970, através de delimitações de áreas de conservação e movimentos preservacionistas. As três principais vilas ferroviárias inglesas visitadas - Swindon, Derby e Crewe – encontram-se bastante preservadas ou possuem esforços no sentido de preservação, como Crewe, e com exceção desta, todas possuem planos de áreas de conservação estabelecidos. As áreas de conservação muitas vezes partem da demanda de alguma associação de preservação, realizadas

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

por um escritório de arquitetura, e registradas nas municipalidades (*councils*). Além da delimitação de área, os planos apresentam detalhados inventários com descrições das áreas, histórico dos edifícios e principalmente um plano de gestão. As áreas de conservação incluem também os edifícios listados (*listed building*), como são chamados os edifícios tombados.<sup>4</sup> Além disso, tais planos estão disponíveis para consulta pública (pela internet), e são revistos a cada dez anos.

Sobre a origem das áreas de conservação, esta guarda relação ao que se chama de princípios do restauro urbano contidos no livro de Giovannoni, mais tarde divulgados e conhecidos, nas áreas protegidas ou setores preservados (*secteurs sauvgardés*) franceses da lei Malraux, de 1962 e no que se chama de “conservação integrada”, na Declaração de Amsterdã, de 1975 (CHOAY, 2006: 203), ou ainda as “*conservation areas*” inglesas, criadas pelas *Civic Amenities Act* em 1967, “*que estipulava a designação, a ser realizada pelas autoridades locais responsáveis pelo planejamento urbano (...) Em tais áreas seriam preservadas tanto as edificações quanto as suas características arquitetônicas e paisagísticas.*” (RUFINONI, 2009: 145). Tais “*conservation areas*” foram ratificadas pelo *Planning (Listed Buildings and Conservation Areas) Act* inglês de 1990. Tais princípios de áreas protegidas e de conservação integrada, isto é, considerar áreas de preservação nos planos diretores também foram introduzidos em alguns órgãos de preservação municipais brasileiros, sendo um dos exemplos a cidade de São Paulo. Inspirada nos “setores preservados franceses” e no Plano Regulador de Bolonha (1964)<sup>5</sup>, estabeleceu áreas incluindo bens culturais e as classificaram como Z8-200, no plano diretor de 1975. Tais áreas foram depois transformadas nas ZEPECs, Zonas Especiais de Preservação Cultural, no plano diretor de 2004. As ZEPECs estão contempladas agora no novo Plano Diretor Estratégico, de 2014. Seria necessária uma análise profunda no que dispõem as leis das Z8-200 e ZEPECs e, sobretudo as suas práticas, procurando descobrir as semelhanças e diferenças com relação às áreas de conservação inglesas, porém isso mereceria um estudo à parte. Contudo, pode-se aqui apontar brevemente alguns aspectos: a legislação que estabelecem as Z8-200 e as ZEPEC, estabelecem apenas as áreas e os conjuntos de edifícios a serem preservados, e as diretrizes são bastante gerais, não tão específicas e não há planos detalhados de descrição e de gestão para as áreas como as inglesas. E arrisca-se a dizer, que a grande diferença e onde reside a eficácia das áreas de conservação inglesas, é que esta não são um instrumento isolado, mas ligado a outros elementos que constituem a base do modelo anglo-saxão de preservação, que são: a sociedade civil organizada e os *trusts*.

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,

4. Na Inglaterra os graus de proteção são três: graus I, II\* e II; sendo o I, o mais restritivo, não podendo ser modificado anteriormente, e o grau II, aplica-se apenas ao exterior do edifício. Na Escócia, há apenas dois graus: A e B, sendo o primeiro mais restritivo.

5. Ver CERVELATTI, Pier Luigi. *Bolonia: política y metodología de la restauración de centros históricos*. Barcelona: Gili, 1976.

recordando-se que se trata de apenas umas das camadas do tempo, sem esquecer das diversidades 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 facilitar a gestão de tais áreas. Vemos assim a necessidade da subdivisão em unidades menores, 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 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 clara 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.

## REFERÊNCIAS

Choay, Françoise. *A Alegoria do Patrimônio*. São Paulo, UNESP, 2001.

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 Capitânicas 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



Agência Brasileira do ISBN  
ISBN 978-85-85107-60-4



9 788585 107604