

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO: As condições de preservação e uso dos bens culturais*

EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA**

RESUMO

O objetivo deste artigo é apresentar os resultados de um levantamento sobre os processos de tombamentos efetuados pelo CONDEPHAAT e relativos ao patrimônio ferroviário (identificação, estado de conservação e políticas públicas de uso). Se, por um lado, desde a década de 1960 tem sido formulado o conceito de patrimônio industrial, o que demandaria considerar a pertinência desse conceito para o patrimônio ferroviário; por outro, é também preciso entender as concepções que têm orientado os processos de tombamento no órgão nas últimas décadas. Enfim, trata-se de avaliar em que medida as novas concepções de patrimônio tem orientado as ações de preservação do órgão paulista.

PALAVRAS-CHAVE: Ferrovias; Patrimônio Industrial; São Paulo.

ABSTRACT

This paper has as an objective to present the survey outcomes on the railroad heritage listed by CONDEPHAAT (identification, state of conservation and public politics of use). In one hand, since the 1960s has been formulated the concept of industrial heritage, it would consider the relevance of this concept for the railroad heritage. In the other hand, it is also necessary to understand the concepts that have guided the tipping process of this organ for decades. Anyway, this is to assess the extent to these new concepts of heritage has guided the actions of the São Paulo State Council.

KEYWORDS: *Railroad; Industrial Heritage; Sao Paulo.*

O debate teórico sobre patrimônio industrial

Há algum tempo, os estudos históricos vem considerando a importância dos objetos e do espaço como elementos constitutivos da memória – ou “lugares de memória”, na expressão de Pierre Nora. Este culto à memória teve seu lugar de ascensão também através da delimitação do patrimônio histórico, desde o estabelecimento das categorias de monumentos históricos, na França, em 1837.¹

E, dentre os diferentes tipos de valoração patrimonial, já há algumas décadas que tem sido colocada a ideia de patrimônio industrial, levando em consideração as atividades industriais contemporâneas nos seus aspectos tecnológicos, econômicos e sociais. A bibliografia específica indica a Inglaterra, dos anos 1950, como o início desta discussão acerca da preservação de patrimônios industriais, a partir de um interesse crescente em relação aos objetos e estruturas remanescentes da revolução industrial. Naquela ocasião, fábricas e minas foram listados pelo Conselho Nacional de Arqueologia; e estudiosos tem feito levantamentos e análise sobre “vestígios industrial”.² Este esforço preservacionista cresce vinculado aos estudiosos de história da engenharia, da tecnologia e aos museus de ciência e tecnologia nos Estados Unidos, Inglaterra, Espanha e Alemanha;³ concebendo os patrimônios industriais como os bens físicos relativos à atividade da indústria humana, assim como os ofícios e práticas relativos a estes bens.

Outros trabalhos relativos ao patrimônio industrial, no âmbito internacional, têm considerado máquinas ou tecnologia, conquanto também a oralidade, em parte por ocasião da projeção dos estudos de história oral e da história do trabalho.⁴ O *America's Industrial Heritage Project*, iniciado pelo *National Park Service*, na Pensilvânia (EUA), em 1987, tinha por fundamento preservar e interpretar a dimensão humana do patrimônio industrial norte-americano, a partir de uma proposta local, com foco nas subculturas e para fomento da atividade turística. Esteve focado em realizar inventários industriais sobre os temas do transporte, mineração e fundição de

ação; além de identificação de sítios históricos e documentação, coletou também depoimentos de trabalhadores, pessoal administrativo e líderes das comunidades.

No Brasil, o esforço massivo de identificação de um patrimônio nacional e da sua proteção pelo Estado é marcado pela fundação do SPHAN, em 1937. Um esforço centrando primeiro nas ideias de civilização e tradição, conforme mostra José Gonçalves, e depois nas ideias de “bens culturais” e diversidade cultural como indicadores no processo de identificação de um “caráter” nacional brasileiro.⁵ Neste contexto, a ideia de patrimônio industrial, como vestígio do nosso “desenvolvimento”, materializou-se no tombamento das estruturas físicas remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema (Iperó, SP) pelo SPHAN, em 1964. A questão do patrimônio industrial foi depois colocada num trabalho de Waren Dean sobre a fábrica de tecidos São Luiz (1868), dentro da perspectiva de compreensão da industrialização no Brasil induzida pelas exportações de café.⁶ A discussão tomou corpo apenas em 1986, no Seminário Nacional de História e Energia, promovido pelo Departamento de Patrimônio Histórico, em São Paulo. Na ocasião, Ruy Gama admitiu que os engenhos eram estruturas representativas de instalações manufatureiras do período colonial, dentro de uma história da técnica, e seriam também importantes enquanto patrimônio industrial. Em outra conferência do mesmo evento, Ulpiano Bezzerá de Menezes destacou algumas dificuldades particulares ao campo do patrimônio industrial e fez uma consideração sobre exemplos do patrimônio industrial no caso do Brasil e sua relação com a dinâmica socioeconômica – particularmente sobre a ocupação portuguesa e o cultivo agrícola.⁷ Dentro destas diretrizes discorre, por exemplo, Margarida Andreatta ao apresentar o trabalho de resgate arqueológico do Engenho dos Erasmos, por ela coordenado, em Santos (SP), ocorrido entre 1997 e 1999.⁸ A arqueóloga procura “compreender a evolução da tecnologia”, as condições socioeconômicas e cotidianas do engenho no Brasil colonial. De modo semelhante, Beatriz Kühl tem um estudo notório sobre a arquitetura

ferroviária em São Paulo.⁹ O patrimônio industrial é apreendido aqui enquanto realização arquitetônica, da tecnologia e da construção com ferro.

A ascensão recente dos estudos e eventos científicos sobre o patrimônio industrial no Brasil deriva da mobilização de estudiosos de história da tecnologia, na década de 1990 – Grupo de História da Técnica – GEHT, da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Os quais produziram, em janeiro de 1988, uma carta conhecida como *Carta de Campinas*, defendendo instalações industriais, máquinas, ofícios, sítios.¹⁰ Enfim, no caso do Brasil, estes parecem ser os vieses temáticos que se cruzam na questão patrimonial, e predominam atualmente em trabalhos e teses acadêmicas: a história da técnica, a perspectiva socioeconômica e análise arquitetônica.

O objetivo deste artigo é apresentar os resultados de um levantamento sobre um conjunto de patrimônio ferroviário tombado (identificação, estado de conservação e políticas públicas de uso). Nossa reflexão deste tipo de bem cultural se faz a partir de algumas reflexões sobre a noção de patrimônio industrial, que agrega uma memória imaterial ligada aos bens materiais da atividade industrial. Além disso, levantamos como se tem efetuado a preservação do patrimônio ferroviário nas últimas décadas, inclusive a condição atual destes bens. Ressaltando que esta preservação passou a considerar também a relação da atividade humana com o meio ambiente – o que será particularmente evidente, como se verá mais à frente, no caso dos hortos das empresas ferroviárias.

Nossa compreensão sobre os bens históricos ferroviários considera estas diversas reflexões teóricas sobre a noção de patrimônio industrial. De modo que há algumas décadas têm sido produzidos estudos científicos sobre um conjunto específico de objetos e sítios históricos ou arqueológicos relativos às atividades industriais contemporâneas. Esses estudos surgem a partir da ideia de patrimônio industrial; isto é, levando-se em consideração determinados bens materiais cuja valoração se efetiva através de aspectos tecnológicos, econômicos, sociais e/ou construtivos. Em vista disso, cabe verificar se tem existido uma preocupação pela preservação destes bens,

concebidos enquanto patrimônio industrial, no âmbito das políticas de preservação e ações de tombamento.

Patrimônio ferroviário tombado no âmbito estadual paulista

Doravante, observemos um pouco mais detidamente os processos de tombamento envolvendo bens ferroviários, a fim de entender os critérios de valoração envolvidos e a concepção de patrimônio industrial decorrente. O tombamento se dá no âmbito estadual paulista por competência do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT). Este Conselho foi criado em 1968, a partir de um esforço de uma elite intelectualizada de São Paulo que tomava a proteção do patrimônio com uma “missão civilizadora”.¹¹ Os processos analisados neste artigo estão enquadrados em dois tipos, conforme classificação do próprio órgão: edificação e área natural.

Nosso levantamento dos processos de tombamento referentes a bens ferroviários apontou algumas diretrizes utilizadas nos pareceres e argumentos para o tombamento. Uma primeira diretriz pode ser observada no exame do processo de tombamento da Estação ferroviária de Bananal, que é mais antigo no CONDEPHAAT referente a um bem ferroviário (Processo de tombamento nº 15465/69).¹² O processo foi aberto por solicitação do próprio órgão, a pedido do conselheiro Vinícius Stein Campos, em 1969. Após avaliação técnica e deliberação do Conselho, o pedido foi homologado pelo Secretario Estadual da Cultura em 13 de julho de 1974. Trata-se de um ramal que fez parte, durante 50 anos, da Estrada de Ferro Central do Brasil, na linha que ligava o Rio de Janeiro a São Paulo. O ramal havia sido desativado em 1964. O principal argumento para o tombamento é o uso de técnica construtiva com placas de aço desmontáveis. As chapas metálicas do telhado e paredes foram pré-fabricadas na Bélgica e montadas no local, em 1888; e a estação acabou inaugurada em janeiro de 1889. O argumento da singularidade do material construtivo foi utilizado

para a solicitação de abertura, nos comentários de Vinícius Stein, e retorna no parecer técnico do arquiteto Carlos Lemos.

O destaque à justificativa de tombamento baseada essencialmente no valor arquitetônico reaparece no processo de tombamento da estação de ferro de Santa Rita do Passa Quatro, aberto em 1974 (Processo de tombamento nº 00467/74). Por solicitação do próprio órgão, o processo foi instruído com subsídios históricos e arquitetônicos fornecidos pela arquiteta Carla Milano Benclowicz, que havia feito um projeto de restauração e utilização da estação como espaço cultural. A estação havia sido inaugurada em 1899, e que integrou um antigo ramal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. O parecer técnico elaborado pelo arquiteto Carlos Lemos ressalta o interesse arquitetônico do edifício da estação, no início de agosto de 1976. O que foi ratificado pelo conselheiro Benedito Lima de Toledo, também arquiteto, já em março de 1979. O tombamento foi homologado em maio de 1981. A estação acabou abrigando o Museu Zequinha de Abreu, em homenagem ao instrumentista nascido na cidade. Ressalve-se que o Diretor da Seção Técnica, responsável pelos pareceres técnicos, solicita ao Conselho um plano de tombamento para orientação da relevância de tombamento aos bens no interior do estado (fl. 20).

Também sob a justificativa arquitetônica, foi conduzido pelo órgão o tombamento da Estação ferroviária de Rio Claro (Processo de tombamento nº 22295/82). Contudo, o processo foi aberto por solicitação foi proposta pelo Deputado estadual José Felício Castelhana, em 1982, ligado a Rio Claro – que já havia proposto o tombamento de vários antigos hortos florestais da Cia. Paulista, como veremos mais à frente. O caráter local da solicitação foi reforçado por abaixo-assinado de algumas dezenas de municípios, incorporado ao processo em agosto de 1985. Foram realizados estudos técnicos que resultaram na caracterização da sua representatividade como exemplar singular, “em estilo eclético, diferente da maioria de influência inglesa”, conforme Maria Regina Mattos. Além disso, o detalhado informe histórico de Ema Saez, ressalta a importância da estação por estar associada com a introdução do café na região. Nova avaliação arquitetônica feita por

Maria Ramalho, em março de 1984, ratificou o valor arquitetônico neoclássico da edificação. O processo foi aprovado pelo Conselheiro Mário Savelli, fundamentado nos mesmos argumentos.

O exemplo mais notório do recurso ao valor arquitetônico está no processo de tombamento da estação ferroviária de Mairinque (Processo de tombamento nº 24383/86). A solicitação de abertura do processo foi feita pela Câmara Municipal de Mairinque, em 21/01/1986. O parecer técnico de Maria Lúcia Pinheiro Ramalho remete ao caráter inédito do sistema construtivo (o uso do concreto armado) e ao de ser obra de autor – o arquiteto modernista Victor Dubugras.

Há uma segunda diretriz constatada nos processos abertos de 1976 a 1978 e referentes a edificações ferroviárias. Nestes, a argumentação nos pareceres técnicos e dos Conselheiros irão enfatizar o aspecto histórico das edificações ferroviárias. A pedido da Prefeitura Municipal de Cachoeira Paulista, em agosto de 1977, foi aberto processo de tombamento da estação férrea local (Processo de tombamento nº 20316/77). O pedido recebeu parecer técnico favorável da arquiteta Dora de Alcântara (IPHAN), assim como do conselheiro Antonio Luiz de Andrade, do CONDEPHAAT. Os pareceres destacavam o valor histórico da edificação pela inserção no contexto da expansão do café no Alto do Vale do Paraíba, remetendo à justificativa histórica econômica e da arquitetura eclética. Assim como referente à história ferroviária, por ser parte da antiga Estrada de Ferro São Paulo–Rio de Janeiro (1877) – depois incorporada à E. F. Central do Brasil (1890), sendo parte da RRFSA, na ocasião do pedido. Na perspectiva arquitetônica, destacavam o caráter eclético da edificação e material construtivo utilizado (ferro e pinho de riga). Aprovado pelo Conselho, o tombamento do prédio da estação foi homologado em abril de 1982.

Ainda em 1976 deram entrada dois pedidos de tombamento de edificações ferroviárias. O primeiro foi o pedido para a estação da Luz, em São Paulo (Processo de tombamento nº 20097/76) – o prédio da antiga São Paulo Railway, inaugurado em 1901. A solicitação foi feita pelo próprio CONDEPHAAT, a partir das notícias de reformas da estação e troca das

telhas que estava sendo efetuada pela RRFSA, então proprietária da linha. O pedido foi apreciado tecnicamente por Carlos Lemos e Murilo Max. O parecer técnico de Lemos, retomado por Max, ressalta o caráter documental da edificação: “documento do ciclo do café e da nascente era industrial no final do século passado” (fl. 88). Inclui um texto de “fundamentos históricos” elaborado pela Secretaria Municipal de Cultura, com documentação histórica (fotos, plantas e certidão de compra), além de análise urbanística elaborada pela empresa Rino Levi, com o histórico da urbanização da área da luz. Em função destes anexos, Carlos Lemos ressalva ser esta estação um elemento do “patrimônio ambiental urbano” do centro paulista. De acordo com o conselheiro Murilo Max, o processo de tombamento sofreu contestação judicial por parte da RRFSA, que questionava a competência do órgão estadual sobre bens da União e alegando a manutenção para segurança do sistema.¹³ O processo foi invalidado no âmbito jurídico, confirmada a competência do órgão estadual e homologado o tombamento em 13/5/82. O fundamento teórico do parecer retomava assim elementos da historiografia econômica da cafeicultura pautada pelos ciclos econômicos.¹⁴

Num segundo processo, aberto também em 1976, encontramos ainda a alegação de valor urbanístico, mas como componente de justificativa para negar pedido de tombamento de um edifício. Tratava-se do prédio da primeira estação da E. F. Sorocabana (Processo de tombamento nº 20151/76). Por ocasião de uma reforma no pátio da FEPASA, na Luz, em São Paulo, deveria ser demolida parte restante do prédio da antiga estação da E. F. Sorocabana, construída em 1875. Foi aberto o processo no CONDEPHAAT para avaliar a pertinência de tombamento. Murilo Max emitiu o parecer, enquanto Conselheiro, concordando com a demolição do edifício pelo “estado parcial” e pouco valor arquitetônico. Além de ressaltar o “resultado urbanístico”, que valorizaria os remanescentes: o prédio da estação da Luz e o prédio da segunda estação da Sorocabana – o prédio do antigo Departamento de Ordem Política e Social (DOPS). Seguindo este parecer, o Conselho recomendou em 18/09/1978 a sua demolição e a

instalação dos equipamentos móveis para controle do acesso de passageiros à estação da Luz.

Em fins dos anos 1970, os pareceres emitidos sobre bens ferroviários tenderam para alegar o valor histórico. Tomemos o processo de tombamento da estação ferroviária de Campinas, antiga pátio de oficinas e sede da 1ª residência da Companhia Paulista (Processo de tombamento nº 20682/78). O pedido foi aberto em outubro de 1978 por solicitação pública de cidadãos, tendo anexo o abaixo-assinado. Foram favoráveis tanto o parecer técnico de Murilo Max, em novembro de 1978, quanto o do Conselheiro, Ulpiano T. Bezerra de Meneses, em abril de 1982. O pedido acabou homologado em 15/04/1982. A argumentação dos pareceristas remete à história da cafeicultura em São Paulo; assim como ao aspecto arquitetônico da edificação (gótico-vitoriana), inaugurada em 1884. Evoca a expressão “arquitetura do café”, feita por Carlos Lemos, que faz alusão ao uso corrente dos padrões arquitetônicos ingleses nas construções férreas. Este enfoque numa argumentação em que o valor arquitetônico e o histórico estão associados na atribuição de valor do bem ferroviário. Destacamos aqui, por um lado, o reconhecimento de edificações ferroviárias enquanto um bem cultural é um elemento inovador para a época – assim como a solicitação pública.

Não obstante, este tipo de valoração pauta-se pelo reconhecimento do valor histórico em função de um entendimento de uma história regional paulista. Vide como foi encaminhado o processo de tombamento da Estação de Guaratinguetá (Processo de tombamento nº 22090/82): a solicitação foi proposta em novembro de 1982, pelo Museu Frei Galvão, de Guaratinguetá, que enviou um resumo histórico da estação, além de documentos, plantas e fotos, recebendo parecer técnico positivo tanto pela justificativa de sua representatividade para a história da economia cafeeira no Vale do Paraíba (conforme Odilon Matos) quanto também por ser exemplar de arquitetura inglesa vitoriana. Argumentos que foram ratificados pelo Conselheiro Mário Savelli. O bem é compreendido dentro de uma visão histórica de São Paulo pautada pelo desenvolvimento e compreensível por ciclos econômicos.

Com as mesmas características foi o processo de tombamento pelo CNDEPHAAT da estação ferroviária de Descalvado, em 1987 (Processo de tombamento nº 23320/85). O processo foi aberto a pedido da prefeitura municipal, alegando o interesse em implantar uma Casa de Cultura e Museu no espaço da estação. O responsável pelo parecer técnico, o arquiteto Adauto Morais, recomendou o tombamento sob a alegação arquitetônica da representatividade no estilo eclético do prédio (fl. 18 a 20, do processo).¹⁵ Distintamente, o parecer do conselheiro Mário Savelli, é de aprovação sob a justificativa do valor histórico do bem. O conselheiro alegou que a estação é “símbolo da laboriosidade e espírito empreendedor de Descalvado” (fl. 21-22). De todo modo, tanto enquanto representativo para uma história da arquitetura no Brasil, como da história econômica paulista, o tombamento foi aprovado em fins de janeiro de 1987. Na resolução de tombamento, o prédio é “cedido pela FEPASA à prefeitura municipal com a finalidade de implantação da Casa de Cultura local”.

Cabe destacar um ponto: a proposta de implementação de museus e casas de culturas é correntemente alegada por prefeituras (a exemplo de Santa Rita e Descalvado) para tombamento. Neste último, o projeto da prefeitura foi realizado em parte. No prédio da estação funciona atualmente a Secretaria municipal da Cultura e o cinema “Cine Teatro Estação” – cujas sessões diárias são realizadas com o apoio da Associação dos Artistas e Artesãos e oficinas de artesanato. Há uma área para as exposições, onde são expostas obras de artistas locais, possuindo também um espaço para reuniões e conferências. O prédio passou por uma reforma recentemente, fazendo com que sua conservação fosse mais perceptível que a conservação de seu entorno. Foram essas reformas que possibilitaram o uso atual do espaço.

Esta conjunção das justificativas históricas e arquitetônicas, legitimadas pela sociedade, estava coroada pela prática oficial de “uso cultural” do “bem cultural”. Nos anos 1990, esta antiga prática foi atualizada em São Paulo quando se passa a pensar a política cultural pela aproximação entre a cultural e a economia. Desde 1995, as ações culturais da Secretaria Estadual de Cultura estavam articuladas com a requalificação física no

centro da cidade de São Paulo: criação de equipamentos culturais, restauração de patrimônio e uso de financiamentos compostos (público, privado e internacional).¹⁶ O Secretário Estadual da Cultura, Marcos Mendonça, estava particularmente envolvido num projeto de revitalização da região da Luz. Este projeto incluía ações de restauro sobre dois imóveis ferroviários no centro de São Paulo: a Estação Júlio Prestes e o prédio vizinho do antigo DOPS – edifícios da antiga E. F. Sorocabana, e então pertencentes à Ferrovias Paulistas S.A., que acabaram transferidos àquela Secretaria. O processo de tombamento da Estação Júlio Prestes foi aberto em fins de 1997 (Processo de tombamento nº 36990/97) e o segundo em meados de 1999 (Processo de tombamento nº 38.685/99). O elemento imediato que desencadeia o tombamento foi a extinção da FEPASA, em 1997 – como veremos a seguir. Ambas as solicitações são propostas pelo CONDEPHAAT, e acabam rapidamente homologadas pelo Secretário de Cultura na mesma data. Curiosamente, a instrução do processo da Estação Júlio Prestes é sumária, contendo apenas os ofícios necessários à tramitação e com cópia das plantas originais do prédio e algumas reportagens em anexo. O tombamento do prédio do DOPS traz um histórico produzido pela RFFSA, com cópias dos documentos do terreno e fotos. Este relatório subsidia o parecer técnico, e ressalta o uso do prédio pela Sorocabana (armazém e administrativo), mas que se tornou mais conhecido por sediar o Departamento de Ordem Política e Social de 1942 a 1983 – órgão de repressão com atuação em dois regimes autoritários, de Getúlio Vargas (1937–1944) e na ditadura militar (1964–1985). Além do caráter histórico, também destaca uma representatividade arquitetônica, enquanto exemplar do estilo eclético e com projeto atribuído a Ramos de Azevedo. Os valores histórico e arquitetônico são tomados como dado natural para o tombamento, associado a um grande projeto de revitalização da região da Luz, pelo uso cultural destes bens – a Estação Julio Prestes tornou-se sede da orquestra estadual e o outro prédio, um memorial em homenagem à liberdade política.

Se, por um lado, observamos neste final dos anos 1980, a ascensão da representatividade de um bem ferroviário imóvel – apesar de estar dentro da

tradicional valoração histórico-arquitetônica para a sociedade. Por outro, os projetos de revitalização do patrimônio desenvolvidos (a exemplo daquele da Estação Júlio Prestes, em São Paulo) deveriam primar pela prática do uso cultural do bem tombado, agora na lógica da economia da cultura.¹⁷ Ainda que não seja exclusivamente do patrimônio ferroviário, estabeleceu um modelo de uso em função do *marketing* cultural para imóveis ferroviários espalhados pelo estado paulista ou pelo menos reforçou o uso cultural deste tipo de patrimônio industrial.

Uma terceira e última diretriz observada nos processos aponta uma alteração relevante na avaliação dos bens ferroviários. Desde meados de 1976, com o envolvimento do CONDEPHAAT no Programa de Revitalização do Patrimônio Ambiental Urbano do governo estadual, o órgão foi incluído numa proposta calcada em novas ideias sobre gestão urbana, de conservação integrada e proteção do meio ambiente.¹⁸ Em função disso, técnicos e conselheiros envolveram-se numa discussão sobre política de preservação, procurando definir uma concepção chave desta política: o patrimônio ambiental urbano. Dentre as concepções formuladas, cabe destacar duas. Para Carlos Lemos, os diversos bens culturais (além dos monumentos e bens excepcionais) tinham representatividade no contexto urbano. Em contrapartida, para Ulpiano Meneses, o patrimônio deveria ser considerado em relação a um “sistema de objetos socialmente apropriados, percebidos como capazes de alimentar representações do ambiente urbano”.¹⁹ Nesses termos, o conceito de patrimônio ambiental urbano procurava “compor o quadro material que dá suporte à memória e permite preservar o meio ambiente”. A concepção defendida por Ulpiano Menezes contrapõe-se a percepção expressa por Carlos Lemos, que até aquele momento defendia uma preservação de monumentos isolados por seu valor histórico-arquitetônico e a de conjuntos de bens concebidos e/ou percebidos em função de representações de cidade. Este debate resultou em concepções mais alargadas de patrimônio cultural, e conseqüentemente do patrimônio ferroviário paulista. Contudo, teria sido parcialmente absorvida na prática do Condephaat, conforme observa Marly Rodrigues, o que explicaria a

apreciação do bem ferroviário em vários processos acima citados em função do valor histórico-arquitetônico.

Enquanto exemplo desta distensão conceitual, enquadra-se o tombamento do Complexo Ferroviário de Paranapiacaba, em Santo André (Processo de tombamento nº 22209/82). Uma grande mobilização de entidades profissionais, associações civis, órgãos públicos, secretarias municipais e a Rede Ferroviária Federal ocorreu entre 1981 e 1983, que antecedeu a abertura do processo de tombamento, em 1983.²⁰ Portanto, por um lado, assumia a representatividade atribuída pela memória social. Conforme parecer técnico, “Paranapiacaba é um núcleo com características urbanísticas e arquitetônicas peculiares, marcadas por influências inglesas”, localizado no Alto da Serra do Mar, onde foram construídos os alojamentos para abrigo dos operários da construção da linha férrea, em 1860, e depois para os trabalhadores de manutenção do tráfego. Um dos elementos do Complexo é o núcleo urbano da vila Martin Smith, na Parte Baixa de Paranapiacaba, por sua exclusiva função de vila ferroviária. Há também o núcleo na Parte Alta de Paranapiacaba, julgado como de valor histórico por ter sido local de comércio e serviços necessários ao núcleo urbano. O tombamento incluiu também a linha férrea e seu acervo, que são representativos do sistema funicular que permitia a subida das composições. Por fim, um quarto elemento, é a paisagem envoltória representativa do conjunto serrano da Serra do Mar, com sua flora e fauna, além das nascentes do Rio Grande – que atualmente garante o abastecimento de água para a região metropolitana de São Paulo. Assim, por outro lado, o Complexo foi tombado não apenas como um bem cultural de interesse histórico e arquitetônico-urbanístico mas também ambiental e tecnológico – em consonância com as novas concepções de patrimônio ambiental urbano.

Observa-se que o componente da memória social vem se juntar nestes processos da década de 1980 com a dupla justificativa histórica e arquitetônica para consubstanciar o valor de uma edificação ferroviária. A mobilização da sociedade foi componente de valoração nos processos de tombamento da Estação Ferroviária de Campinas (1982), do Complexo de

Paranapiacaba (1987), e também da Estação Barracão, em Ribeiro Preto (Processo de tombamento nº 21364/80). Neste processo, a solicitação foi feita pela Assembleia Legislativa, e ratificada pelo Lions Clube local, a fim de “preservamos o marco inicial do grande movimento imigrante na região de Ribeirão Preto” (1870–1890). A apreciação técnica, realizada por Maria Regina Mattos, permite destacar a estação como uma das primeiras construídas na região na década de 1880; e permite a percepção de se tratar de arquitetura ao estilo inglês “como a maioria das estações da época”. A proposta é aprovada pelo Conselheiro Eduardo Corona, retomando a justificativa da arquiteta, sob a alegação do valor de “memória da cidade” e função útil – já que a Prefeitura pretende transformá-lo em Museu do Imigrante.

Um último processo que nos parece exemplar em relação à atribuição de valor cultural aos bens ferroviários foi o de tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora por solicitação da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), em maio de 1980 (Processo de tombamento nº 21273/80).²¹ O parecer técnico de tombamento elaborado em fins de 1983 destacou o caráter histórico da estrada criada como parte de um “conjunto industrial” no transporte de calcáreo para produção de cimento. O valor do bem é, pois, devido à história da tecnologia e da mineração. Com base nestes argumentos, o tombamento foi recomendado pelo Conselheiro em meados de 1984, mas foi homologado no início de 1987. O processo envolveu questionamentos judiciais, na época, tanto por parte da empresa que o operava por inviabilizar sua operação industrial, quanto como por parte do órgão de preservação, alegando deterioração do patrimônio e intervenção na área envoltória. A disputa colocava em questão justamente o valor histórico deste tipo de bem: por um lado, desqualificando a avaliação por ser aquele um material em uso para produção industrial ativa e que o tombamento inviabilizaria; por outro, a ABPF defendendo-o por ser a Estrada representativa para uma história da ferrovia brasileira e seu estado de abandono. Não se tratava apenas de questionar o valor patrimonial mas também as implicações econômicas do instituto do tombamento para o uso

do material rodante e da malha férrea. A própria atividade regular da empresa era caracterizada como intervenção irregular na área envoltória. Foi assim colocada a questão técnica da delimitação de área envoltória do bem tombado, que acabou sendo regulamentada em 2000.²²

Cabe um comentário especial aos processos de tombamento relativos a antigos hortos das empresas férreas. Os primeiros hortos foram constituídos pela Companhia Paulista, em 1903, com a criação do Horto Florestal de Jundiaí, para produção de árvores que fornecessem lenha, madeira para pontes, estacas e dormentes.²³ A adoção do eucalipto para as pesquisas do diretor do Horto engenheiro Edmundo Navarro de Andrade solucionou parcialmente o impasse. O problema de lenha enfrentado pelas demais empresas levou-as a adotar a mesma solução. Contudo, o custo crescente do carvão em pedra, na década de 1920, levou a Cia. Paulista a adotar a tração elétrica, e depois, nos anos 1940, a tração diesel-elétrica. Com isso, a lenha deixa de ter importância combustível. De sorte que o suprimento de dormentes inicialmente obtidos com espécies nativas, dispensava o eucalipto, mas a escassez daquelas pela extração intensiva levou à adoção deste. Ampliou-se assim a demanda por eucalipto para uso como dormentes e dependência dos hortos para este suprimento.

Quando a FEPASA foi constituída, pela incorporação de cinco empresas férreas estaduais, ela também reuniu 39 hortos em 32 municípios paulistas – além de Uberlândia – num total de 58.379 hectares, com 37 milhões de pés de eucalipto. Entre 1971 e 1974, três hortos foram desapropriados por prefeituras (Jundiaí, Mairinque e Itapetininga) e o Horto de Pequi, em Uberlândia foi vendido. Em 1977, 11 hortos (16 mil hectares) são transferidos à Companhia Agrícola, Imobiliária e Colonização (CAIC). Enquanto o Horto de Mongaguá, de 10 mil hectares, foi declarado de utilidade pública para constituição da Reserva Estadual da Serra do Mar. Permaneceram da FEPASA, 24 hortos em 21 municípios paulistas, que somavam 39 mil hectares e com quase 18 milhões de árvores. Nos anos 1980, havia um consumo anual de 640 mil dormentes/ano pela empresa. Por conta disso, implantou-se um programa de reflorestamento intenso nos

hortos de Rio Claro, Ibitiúva e Guarani, e construiu-se em Bauru uma serraria e uma usina de tratamento dos dormentes. Nos anos 1990, a FEPASA ainda possuía ainda 18 hortos – a maior parte tinha sido de propriedade da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – que constituíam agora as Unidades de Produção do Estado de São Paulo.²⁴ No processo de liquidação das estatais férreas e de energia, todos eles foram transferidos para a RRFSA em 1997 e depois para o governo estadual – dentre os quais, 12 destes hortos acabaram se tornando áreas para assentamento rural.²⁵

O primeiro processo de tombamento aberto relativos aos hortos é do Horto Florestal Edmundo Navarro de Andrade, em Rio Claro, que foi solicitado pelo Serviço de Museus da Secretaria de Cultura, em maio de 1974 (Processo de tombamento nº 00428/74). Isto porque além da área natural, continha um museu de história natural referente às espécies de eucaliptos e experimentos realizados no Horto, inicialmente sob coordenação do engenheiro Edmundo de Andrade, com fins produção de madeira para uso da Companhia Paulista, na primeira metade do século XX. O parecer do técnico, arquiteto Carlos Lemos, e do Conselho, Aziz Ab'Saber, são enfáticos quanto ao reconhecimento não apenas histórico mas, principalmente, do valor paisagístico do parque estadual.

Contudo, houve uma sucessão de pedidos de tombamento de outros hortos, em 1977 e 78, decorrentes da solicitação de tombamento do Horto florestal de Jaboticabal feita pelo Deputado José Felício Castelhana.²⁶ Com isso, expõe alguns problemas quanto ao tombamento dos hortos de ferrovias. Um primeiro deles envolve as justificativas de tombamento. O processo de tombamento do Horto Florestal de Cordeirópolis (Processo de tombamento nº 20544/78) traz um abaixo-assinado de pessoas do órgão municipal de preservação ambiental, munícipes e escolares, sob a alegação de “defesa da flora e fauna do nosso município”. O mesmo argumento de preservação ambiental será evocado num processo do Horto Florestal de São Carlos (Processo de tombamento nº 24928/86), proposto pelo munícipe Candido Malta Campos Filho – que justifica “perda de patrimônio ambiental” local, de qualidade de vida e de elemento urbanístico. Havia um equívoco sobre a

natureza agroindustrial dos hortos que fundamentavam estes pedidos, já que não se tratavam de áreas de matas nativas.

Um segundo problema envolve os tombamentos destes hortos, pois propunha a proteção de áreas naturais que ainda mantinham intensa produção agrícola. Em março de 1980, a FEPASA informava que as áreas dos cinco hortos que estão sob processo de tombamento são lavouras de eucaliptos, para produção de lenha e dormentes para as ferrovias e várias áreas estavam arrendadas como pastagens. Apesar disso, o abate regular de árvores medianas ou a retirada de tocos era apontado como indício de desmatamento dos hortos depois de aberto o processo ou complementava o pedido de abertura. Contudo, era parte do processo produtivo, pois se tratava da extração de árvores seja por pouco crescimento, seja para preparação de reflorestamento, conforme explicavam os técnicos agrícolas da FEPASA. O processo envolvendo o Horto de Jaboticabal traz denúncias de derrubadas de eucaliptos no Horto Córrego Rico, assim como pedidos de liberação para limpeza dos tocos (Processo de tombamento nº 00428/74, fl. 42-46 e 61-62). De modo que é comum que os processos contêm denúncias de desmatamento para justificar o pedido ou depois de aberto o processo. Apesar desta discussão, o diretor da Seção Técnica, Dalmo José Rosalen, sugere o arquivamento destes processos, por não conterem justificativa biológica ou histórica consistente para o tombamento.

Em agosto de 1981, foi proposta por um grupo de trabalho a elaboração de diretrizes para um plano sistematizador no tombamento de áreas naturais pelo CONDEPHAAT. O parecer técnico justificava esta proposta para a preservação de paisagem cultural e paisagem rara, a manutenção de áreas naturais, a valorização dos hortos da FEPASA por conta do “pioneirismo” na produção agrícola e o seu resguardo como “estruturas vivas e dinâmicas”, inclusive economicamente. O que acabou resultando no “Plano Sistematizador de Proteção dos Recursos Naturais do Estado de São Paulo”, em 06/11/1981. De modo que, a nosso ver, o tombamento dos hortos acompanha de perto toda a discussão sobre preservação ambiental e patrimônio ambiental urbano acima descritos. Daí

aponta para uma nova percepção em que as unidades naturais de produção poderiam ser entendidas também como patrimônio industrial.

Considerações finais

A discussão teórica internacional sobre o patrimônio industrial foi inicialmente concebida em relação à história tecnológica e da economia, no quadro mais amplo da industrialização contemporânea – ou melhor, a partir dos efeitos da desindustrialização.²⁷ Posteriormente, a análise desta cultura material sobre a industrialização nos diferentes países europeus e norte-americanos agregou também as considerações sobre a história do trabalho e a história oral. Em contraste, no caso brasileiro, nos anos 1980, as discussões teóricas e a percepção de um patrimônio industrial se fizeram a partir de uma história da técnica, mas dentro do quadro histórico socioeconômico regional (a colonização portuguesa, o sistema de produção agrícola). Os poucos trabalhos densos publicados nos anos 1990, no Brasil, como o trabalho de Kühl sobre preservação do patrimônio ferroviário, eram devidos à discussão específica sobre os sistemas construtivos e restauração. Podem ser realçados *a posteriori* quando, na última década, se reformulou a concepção de patrimônio cultural, e a dimensão técnica passou a ser considerada nos estudos de tombamento, quando da atribuição de valor histórico.²⁸ Além disso, a questão do patrimônio industrial toma corpo no Brasil na produção de teses e nos recentes eventos científicos na área de arquitetura, história da arte e história; seja em função das discussões específicas sobre conservação, seja pela ascensão da questão patrimonial como um todo.

Em função do levantamento exposto acima sobre aos processos de tombamento no órgão estadual de preservação, algumas observações comparativas podem ser desenvolvidas entre os estudos científicos e os estudos de tombamento.

Em primeiro lugar, os primeiros processos abertos nos anos 1970 por solicitação do próprio órgão e os pareceres são fundamentados no valor arquitetônico, como da Estação de Bananal, de Santa Rita e Mairinque

(sistema construtivo e estilo). Nestes primeiros casos, a representatividade da edificação dava-se dentro do quadro tradicional de uma História da Arquitetura brasileira, apesar de já admitir edificações industriais e ecléticas. A perspectiva urbanística sobressai noutros pareceres, cujos processos foram abertos em meados da década, como o da estação da Luz ou da primeira estação da E. F. Sorocabana, ambos em São Paulo. A valoração do patrimônio ferroviário faz-se então no contexto de discussões dos profissionais do órgão e especialistas que expandem o conceito de patrimônio, inclusive com a ideia de patrimônio ambiental urbano. Neste sentido, a concepção de área envoltória e paisagem será evocada para sustentar o parecer da estação de Guaratinguetá e da Vila de Paranapiacaba. Em função da noção de paisagem cultural, é possível reconhecer, como faz Marly Rodrigues, que “o conjunto Vila, ferrovia e Parque compõem um complexo e único exemplo de ocupação do território, motivada por um fenômeno industrial, o transporte ferroviário, no qual a natureza teve e tem um lugar determinado e integrado às ações culturais”.²⁹

Em segundo lugar, as edificações ferroviárias são cada vez mais reconhecidas na década de 1980 como vestígios materiais da história da cafeicultura em São Paulo. O que, de certo modo, reforça o reconhecimento dos edifícios industriais ou mesmo a reconceitualização do valor artístico – com a aceitação do estilo neoclássico, como no processo de tombamento da estação férrea da Companhia Paulista, em Campinas (SP) ou da Vila de Paranapiacaba. A alegação do valor histórico vem não apenas complementar o valor artístico, mas ganha força como um critério principal: o bem é valorado em função da sua representatividade para uma história da economia cafeeira paulista. São documentos de um desenvolvimento paulista, mas não para comprovar a “missão civilizadora” de uma elite bandeirante. Ao invés, provas de um desenvolvimento industrial decorrente da riqueza produzida pelo café – calcados nas análises de Odilon Mattos e Décio Saes. E em função disso, decorre também pareceres favoráveis de tombamento sob a alegação do bem ser representativo enquanto documento histórico de uma técnica – como o parecer sobre a E. F. Perus-Pirapora, que remete tanto ao

acervo de locomotivas, como representante de sistemas de transporte e da atividade de mineração.

Em terceiro lugar, há mudanças de valoração em meados dos anos 1970, em que a avaliação do bem se pauta por outras concepções. Vide o exemplo do tombamento do Horto Florestal Edmundo Navarro de Andrade, em Rio Claro, fundamenta-se no valor paisagístico e remete à criação de sentido e uso social dos espaços (mesmo de áreas naturais). O recurso à concepção de patrimônio ambiental urbano, que toma a pauta do CONDEPHAAT a partir de 1978, faz com que o espaço, e não apenas os bens móveis e imóveis, seja objeto de tombamento – como é o caso do Complexo Ferroviário de Paranapiacaba. O reconhecimento do patrimônio industrial dá-se sob o pano de fundo da reavaliação da valoração patrimonial, da abertura para as solicitações sociais: da memória local, da colonização imigrante, das associações de preservação. De tal maneira que levanta o problema de critérios técnicos para o tombamento de estações e a necessidade de um inventário tipológico da arquitetura das estações de ferro, como observou o arquiteto Aduino Moraes. Afinal, até os anos 1970, havia mais de quatro centenas de estações no Estado, seria preciso diretrizes de representatividade destas edificações. As solicitações de tombamento de antigos hortos ferroviários seguem no mesmo sentido: a alegação de “defesa da flora e fauna” é equivocada para estas áreas que eram, em verdade, unidades de produção agroindustrial. Foi necessário conceber a noção de conservação de “estruturas vivas e dinâmicas”. Apesar da concepção do plano, ele acabou não sendo aplicado aos hortos, mas a outras áreas de reservas naturais. A riqueza desta concepção fez falta a conjuntos ferroviários como da Estrada de Ferro Perus–Pirapora, que acabou degradado, apenas do tombamento estadual.

Em quarto lugar, cabe considerar o uso do patrimônio industrial. Em muitos casos, a alegação de tombamento para uso cultural foi uma principal justificativa a partir dos anos 1980. Surge inicialmente para abrigar museus, como na pequena estação de Santa Rita (1981) – retomando os antigos programas de museus histórico-pedagógicos nas cidades do interior paulista

– ou dos projetos de centro culturais, como o da Descalvado (1987). A aceitação destas solicitações está associada aos projetos de uso cultural e turístico do patrimônio histórico – decorrentes das diretrizes internacionais, programas nacionais e regionais de restauro e aproveitamento turístico.³⁰ Num movimento de “uso cultural de bem cultural” que ganha destaque no caso da Estação Júlio Prestes - cujo saguão principal foi transformado em sala de concertos e inaugurado em 1999. A rápida reconversão de espaço de transporte em bem tombado e sala cultural indica-nos como este projeto de uso do bem cultural ganhou força como política cultural e do patrimônio ferroviário em particular (como os edifícios das estações nas cidades do interior paulista).

Enfim, observamos uma distância entre a dimensão teórica e a preservação do patrimônio industrial no Brasil. Por um lado, a discussão conceitual sobre patrimônio industrial no Brasil ainda é pontual, ainda que tenha sido ampliada em recentes teses acadêmicas. Porém, ainda que redundaram em alguns trabalhos exemplares sobre história econômica e história da tecnologia, os recentes estudos têm se dado sob a perspectiva da arquitetura, história da arte e de história. A difusão do conceito para um público mais amplo, certamente reproduzirá esta linha. Por outro, as ações de preservação estão inseridos, a partir do exame dos processos de tombamento emitidos no órgão estadual, no contexto mais amplo da tradição de valoração histórico-artística do patrimônio no Brasil. Apenas na década passada, as discussões sobre a proteção ambiental e a inclusão da noção de paisagem natural na questão patrimonial extrapolaram esta tradição – citando como exemplos, os processos abertos sobre alguns hortos de antigas companhias férreas e o tombamento do Complexo de Paranapiacaba – e podem redundar num melhor entendimento da ideia de patrimônio industrial por parte dos órgãos de preservação.

NOTAS

* Este trabalho é resultado de pesquisa financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo - FAPESP, de 2007 a 2009.

** Professor Assistente Doutor, Universidade Estadual Paulista – UNESP, câmpus Experimental de Rosana, Av. Dos Barrageiros, s/n, distrito de Primavera - Rosana, SP, CEP 19274-000. e-mail: eduardo@rosana.unesp.br

¹ NORA, Pierre. *Les lieux des mémoires*. Paris: Gallimard, 1984. CHOAY, F. *Alegoria do patrimônio*. São Paulo: Unesp, 1999.

² Dentre eles, destacamos R. A. Buchanan e Kenneth Hudson. BUCHANAN, R. A.. *Industrial archaeology in Britain*. Harmondsworth: Penguin, 1982. HUDSON, Kenneth. *Industrial archaeology*. London: John Baker, 1966. HUDSON, ibidem. MENDES, José A. Arqueologia industrial e patrimônio cultural. *Revista Portuguesa de História*, tomo XXVI, p. 110-124, 1991.

³ MINCHINTON, Walter. World industrial archaeology: a survey. *World Archaeology*, vol. 15, nº 2, p. 125-136, oct. 1983.

⁴ LANE, Janes B.. Oral history and industrial heritage museums. *The Journal of American History*, vol. 80, nº2, p. 607-618, set. 1993. THOMPSON, Paul. *A voz do passado*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

⁵ GONÇALVES, J. R. *A retórica da perda*. Rio de Janeiro: UFRJ/IPHAN, 1996. GONTIJO, R. Identidade nacional e ensino da história: a diversidade como “patrimônio sociocultural”. In: ABREU, M. SOIHET, R. (org.). *Ensino da história – conceitos, temáticas e metodologia*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

⁶ DEAN, Warren. A fábrica São Luiz de Itu: um estudo de Arqueologia Industrial. In: *Anais de História*, 1976, Assis. São Paulo: Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Assis, ano VIII, 1976. DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. São Paulo: DIFEL/Edusp, 1971.

⁷ GAMA, Ruy. Aspectos da arqueologia industrial no Brasil. In: *Seminário Nacional De História e Energia*, 1988, São Paulo. São Paulo: Eletropaulo, Departamento de Patrimônio Histórico, 1988. vol. 2. p. 253. Vide também GAMA, Ruy. *Engenho e tecnologia*. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1983. *A tecnologia e o trabalho na história*. São Paulo: EDUSP, 1986. MENEZES, Ulpiano Bezerra de. Patrimônio Industrial e Política Cultural. In: *Seminário Nacional de História e Energia*, op. cit., p. 68-73.

⁸ ANDREATTA, Margarida Davina. Engenho são Jorge dos Erasmos: prospecção arqueológica, histórica e industrial. *Revista USP*, n. 41, p. 28-47, março/maio 1999.

⁹ KÜHL, Beatriz M. *Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê editorial/FAPESP, 1998.

¹⁰ Cf. MENEGUELLO, Cristina. The Industrial Heritage in Brazil and prospects for the Brazilian Committee for the Conservation of Industrial Heritage. In: *XIII TICCIH International Congress 2006*. Roma, 2006.

Disponível em: <http://www.ticcihcongress2006.net/>. Acesso em: 28/10/2007. p. 4.

¹¹ Vide Lei n. 10.247, de 22 de outubro de 1968, sobre a criação do órgão; e Decreto lei n. 149, de 1 de setembro de 1969, dispondo sobre o tombamento de bens. Cf. RODRIGUES, Marly. *Imagens do passado*. São Paulo: Unesp/FAPESP, 2000. p. 41.

¹² Todos os processos aqui citados foram consultados no Centro de Documentação do CONDEPHAAT (São Paulo).

¹³ Há vários outros casos de contestação judicial sobre processo de tombamento de bens ferroviários (estação e trilhos), evidentemente quando fazem parte de atividade industrial ainda ativa. A RFFSA mobilizou esforços políticos no alto escalão do governo federal, à época sob controle militar, para obstar o processo de tombamento da estação da Luz. Está anexado ao processo um telegrama dirigido ao ministro Chefe da Casa Civil, General Golbery de Couto e Silva, a pedido do governador paulista Paulo Egydio Martins, informando sobre a reforma do prédio e da interrupção por conta da abertura do processo no CONDEPHAAT. O Ministro dos Transportes, Dirceu Araújo Nogueira, remete carta, de 25/08/1976, ao Ministro da Educação e Cultura, Ney Braga, pedindo que seja sustado o processo de tombamento. Aquele alega que os fins da estação da luz, enquanto estação de transporte de passageiros, “não se coadunam com os de um monumento histórico tombado” (fl. 128). Outro caso destacável é o E. F. Perus-Pirapora, que apresentaremos a seguir.

¹⁴ PRADO JR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo – colônia*. São Paulo: Brasiliense, 1987 [1ª ed. 1942]. FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1977 [1ª ed. de 1959]. MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovia: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-ômega, 1974. SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo*. São Paulo: HUCITEC/INL, 1981 [Dissertação de 1974].

¹⁵ O arquiteto alega que “algumas estações foram tombadas não por argumentos técnicos e científicos, mas políticos” – como a estação de Santa Rita de Passa Quatro. Reitera também a solicitação do Diretor da Seção Técnica, de estabelecer um “inventário tipológico” da arquitetura das estações de ferro, a partir das várias solicitações de tombamento que lhe tramitavam na seção à época do seu parecer: algumas estações da Mogiana (Carlos Gomes, Desembargador Furtado e Aguai); Piquete; Mairinque e Caetetuba (Atibaia).

¹⁶ Cf. JOSÉ, Beatriz K. *Política cultural e negócios urbanos*. São Paulo: Annablume, 2007. p. 177- 207.

¹⁷ Cf. MOISÉS, J.A; ALBUQUERQUE, R.C. *Economia da cultura*. São Paulo: Secretaria de Apoio à Cultura, 1998. Texto produzido com base na pesquisa “Diagnósticos dos investimentos na cultura no Brasil”, da Fundação João Pinheiro, apud JOSÉ, Beatriz K. *Política cultural e negócios urbanos*, op. cit, p. 139.

¹⁸ Decorria de uma proposta política de planejamento urbano do governo estadual. Este projeto tocava em temas que haviam sido levantados em outros documentos da época sobre patrimônio cultural. É o caso da questão da preservação ambiental, tratada na Declaração de Estocolmo (1972). Ou ainda do Manifesto de Amsterdã (1975), que se baseia, entre outras, na ideia de conservação integrada: o resultado da ação conjugada das técnicas de restauração e da pesquisa de funções apropriadas. Vide RODRIGUES, Marly. *Imagens do passado*. São Paulo: UNESP, 2000, p. 82-93.

¹⁹ SÃO PAULO. Secretaria de Negócios Metropolitanos. *Comunidade em debate: patrimônio ambiental urbano*. São Paulo, 1979, p. 22 apud RODRIGUES, op. cit., p. 91.

²⁰ Cf. RODRIGUES, Marly. *Memorial da ZEIPP - Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba*, 2006. (Mimeo.)

²¹ Outro pedido de tombamento foi aberto no Instituto de Patrimônio História e Artístico Nacional (IPHAN), no Rio de Janeiro, por solicitação da ABPF, em 29/12/1980. Depois de duas décadas de tramitação, devido a diversos recursos jurídicos e espera por documentação que auxiliasse na instrução do processo, este acabou arquivado. Foram dois os motivos alegados para tanto no parecer emitido em 14/03/2000, pelo historiador Adler de Castro. Por um lado, a paralisação da estrada desde o início de 1980, com a falência da empresa de cimento e barrada a venda devido à abertura do processo de tombamento, isso resultou em perdas substanciais ao acervo por abandono e falta de manutenção, e conseqüentemente na “destruição do acervo”. Por outro, o historiador sustenta que existem “outros exemplares semelhantes integrando o acervo de patrimônio cultural tombado” - como o do Museu do Trem (Rio de Janeiro, RJ), a Vila Ferroviária de Paranapiacaba (Santo André, SP) e O Museu Ferroviário de São João del Rey (MG). Processo de tombamento 1104-T-83. Centro de Pesquisa e Documentação do IPHAN (RJ).

²² Regulamentação do tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora. Res. 56 de 13/12/2000, D.O. 14/12/2000, p. 31.

²³ As informações a seguir são retiradas de uma resenha histórica produzida por Nelson Mander, Supervisor Geral de Administração Patrimonial da FEPASA, datada de 23/05/1980 e anexada ao processo de tombamento do Horto Florestal de Jaboticabal.

²⁴ São originários da Cia. Paulista os seguintes: o Horto Florestal Loreto, em Araras; Horto Florestal Sumaré, em Sumaré; Horto Florestal Guarani, em Pradópolis; Horto Florestal Bebedouro, em Bebedouro; Horto Florestal Navarro de Andrade, em Rio Claro; Horto Florestal Cordeirópolis, em Cordeirópolis; Horto Florestal Aimorés, em Bauru; Horto Florestal Aurora, em Descalvado; Horto Florestal Descalvado, em Descalvado; Horto Florestal Brasília, em Cabrália Paulista; Horto Florestal Boa Vista, em Iperó; Horto Florestal Ibitiúva, em Ibitiúva; Horto Florestal São Carlos, em São Carlos; Horto Florestal Córrego Rico, em Jaboticabal; Horto Florestal Tapuia, em Rincão; Horto Florestal Camaquã, em Rio Claro; Horto Florestal Tatu, em Limeira, e Horto Florestal Jundiáí, em Jundiáí. Além destes, outros 3

resultantes de outras companhias férreas: Horto Florestal Vergel, em Mogi-Mirim; Horto Florestal Boa Sorte, em Restinga; Horto Florestal Mongaguá, em Mongaguá. Cf. Andrade, W.J., Giannotti, E., Silva, C.E.F., Saraiva, L.R., Ferreira, A.S., Zanchetta, D. & Farinha, E.M.K.. *Guia das unidades de conservação e produção florestal no Estado de São Paulo*. Anais do Congresso Nacional sobre Essências Nativas, 2. Campos do Jordão, 1992.

²⁵ Decr. 45.083, de 31 julho 2000. Tornaram-se assentamentos os seguintes 12 hortos, conforme informações obtidas junto ao ITESP: Horto de Loreto (em Araras), atualmente o assentamento Araras 1,2,3,4; Sumaré (em Sumaré), atualmente Sumaré 1,2; Guarany (em Pradópolis e Guataparã), atualmente Guarany; Bebedouro (em Bebedouro), atualmente Reage Brasil; Cordeirópolis (em Cordeirópolis), atualmente com mesmo nome; horto Bela Vista (em Iperó), atualmente Bela Vista; horto Ibitiúva (em Ibitiúva), atualmente Pitangueiras; horto Córrego Rico (em Jaboticabal), atualmente Jaboticabal; horto Camaquã (em Ipeúna), com o mesmo nome; horto Vergel (em Mogi Mirim), com o mesmo nome; horto Boa Sorte (em Restinga), com o mesmo nome; e horto Silvânia (em Matão, com o mesmo nome).

²⁶ O pedido de abertura do processo do Horto de Jaboticabal é de 5/9/1978 (proc. 20.657/78). Foi encaminhado ao Conselheiro José Pereira de Queiróz Neto, que estendeu a solicitação para mais 5 hortos: São Carlos (20.428/77); de Loreto, em Sumaré (20.652/78); de Bebedouro (20.428/78); de Cordeirópolis (20.655/78); de Aurora, em Descalvado (20.656/78). Cf. Ofício do STRC, de 8/10/1998. Processo de tombamento n. 24928/86. Centro de Documentação do CONDEPHAAT.

²⁷ Vide, por exemplo, BLUESTONE, Barry; HARRISON, Bennett. *The Deindustrialization of America*. New York: Basic Books Inc., 1982.

²⁸ Cf. FONSECA, M. *O patrimônio em processo*, op. cit., p. 193.

²⁹ RODRIGUES, *Memorial da ZEIPP*, op. cit., p. 81-6. Vide também RODRIGUES, M. *Imagens do passado*, op. cit., p. 71-94.

³⁰ Refiro-me às Normas de Quito (1967), o Programa Integrado de Reconstrução de Cidades Históricas, que envolveu o Ministério da Cultura, Ministério do Planejamento, SUDENE, Ministério da Indústria e Comércio e a Embratur (1977); e o Programa de Núcleos e Cidades Históricas, do CONDEPHAAT (1978). Vide. RODRIGUES, 2000, op. cit., p. 80; FONSECA, , op. cit., p. 142.