

IDENTIFICAÇÃO DA PAISAGEM INDUSTRIAL PARA A INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL DO TRECHO FERROVIÁRIO CAMPINAS-JUNDIAÍ

IDENTIFICATION OF THE INDUSTRIAL LANDSCAPE FOR THE HERITAGE INTERPRETATION OF THE CAMPINAS-JUNDIAÍ RAILWAY SECTION

EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA, ANA PAULA MARQUES GONÇALVES, VICTORIA DE AZEVEDO BRAGA TATINI

RESUMO

A proteção e interpretação dos remanescentes ferroviários é uma prática amplamente difundida. Entretanto, essas tutelas geralmente correspondem apenas aos bens isolados ou a áreas, ignorando sua condição enquanto sistema de transporte produtivo. Assim, o conceito de paisagem industrial ampara a identificação e interpretação patrimonial dos sistemas de forma integral. Este trabalho propõe uma metodologia para o planejamento interpretativo da paisagem que relaciona os métodos e técnicas de identificação e a leitura da paisagem com os princípios e métodos propostos pela interpretação, aplicados ao trecho ferroviário Campinas-Jundiaí. A metodologia explora as dinâmicas que podem ser trabalhadas pela interpretação a partir da relação entre os aspectos materiais e imateriais da paisagem ferroviária. Para concretização do estudo, foi feito um levantamento bibliográfico sobre a identificação e leitura da paisagem, bem como um planejamento interpretativo, seguido do levantamento bibliográfico e documental dos dados históricos, arqueológicos, de proteção e conversação referentes ao trecho e da identificação dos dados de valoração obtidos pela abordagem de valores sobre o patrimônio relacionados a essa paisagem. Como resultado, foi possível correlacionar as diferentes camadas de dados, a fim de refletir sobre as abordagens interpretativas necessárias e possíveis com base no contexto histórico, material, jurídico e simbólico dos bens componentes do trecho e sua leitura como sistema.

PALAVRAS-CHAVE: Interpretação patrimonial. Metodologia. Paisagem Cultural. Sistema ferroviário.

ABSTRACT

The protection and interpretation of railway remnants is a widespread practice; however, these guardianships generally only correspond to isolated assets or areas, ignoring their condition as a productive transport system. Thus, the concept of industrial landscape supports the identification and interpretation of heritage systems in an integral way. This work proposes a methodology for interpretive landscape planning that relates the methods and techniques of landscape identification and reading with the principles and methods proposed by interpretation, applied to the Campinas-Jundiaí railway stretch. The methodology explores the dynamics that can be worked by interpretation from the relationship between the material and immaterial aspects of the railway landscape. To carry out the study, a bibliographic survey was carried out on the identification and reading of the landscape, as well as interpretive planning, followed by a bibliographic and documentary survey of historical, archeological, and protection data, conversation referring to the section, and identification of valuation data obtained by the approach of values on the heritage related to this landscape. As a result, it was possible to correlate the different layers of data to reflect on the necessary and possible interpretive approaches based on the historical, material, legal, and symbolic context of the component assets of the stretch and its reading as a system.

KEYWORDS: Heritage interpretation. Cultural Landscape. Methodology. Railway system.

INTRODUÇÃO

A PRESERVAÇÃO DOS VESTÍGIOS CULTURAIS da humanidade tem ocorrido através da conservação do seu patrimônio material e imaterial. Todavia, as primeiras conferências, reuniões e estudos sobre sua salvaguarda deram destaque a bens isolados, negligenciando os sistemas completos que configuram o patrimônio. No caso do patrimônio ferroviário, a situação se repetia, sendo protegidos legalmente bens arquitetônicos isolados do sistema de transporte. Com os avanços nos estudos e pesquisas, as instituições, conselhos e órgãos de preservação patrimonial passaram a implantar a proteção enquanto conjunto ou complexo ferroviário, sendo ainda insuficiente para a preservação integral do sistema. Assim, entender e fazer uso de uma metodologia que seja capaz de compreender os sistemas ferroviários em sua total configuração é o elemento primordial para o avanço da preservação patrimonial.

Nesse cenário, o conceito de paisagem é entendido como uma metodologia capaz de proteger integralmente esses sistemas. Foi desenvolvido no final do século XIX, posteriormente entendido na geografia como paisagem cultural. O conceito foi introduzido por Otto Schlüter, que defendia a necessidade de uma ciência da paisagem para o reconhecimento e disposição dos fenômenos terrestres ao serem percebidos pelos seus sentidos (JIMÉNEZ BARRIENTOS, 2008). Com seu desenvolvimento, no final da década de 1960 foi iniciado na geografia o movimento de “geografia humanistas”, que entendia a paisagem além das suas características visíveis, físicas e tocáveis, introjetando o sistema de valores humanos e relacionamentos complexos entre a ação humana e o meio ambiente (RIBEIRO, 2007).

O conceito de paisagem se desenvolveu de maneira expressiva nas últimas décadas, utilizado como suporte e síntese cultural em função da ampliação e do desenvolvimento conceitual, temático e territorial que modificam a forma de realizar a gestão patrimonial (LARIVE LOPES, 2017). Frente às discussões conceituais e os avanços na gestão do patrimônio, a definição de paisagem deve ser analisada como importante ferramenta teórica e metodológica para a identificação, revisão, proteção e gestão patrimonial que proteja sua dimensão física e simbólica, fugindo da ideia de proteção a monumentos isolados. Pensando nas dimensões físicas e simbólicas da paisagem, é essencial que suas interações atuais e passadas sejam identificadas e apresentadas às pessoas que vivem ou apenas desfrutam a paisagem.

A apreensão de uma paisagem deve então ser analisada a partir de três dimensões principais. Na fisiográfica/funcional, o objetivo se respalda na identificação dos elementos naturais que a configura, onde “[...] se pretende fazer uma avaliação definindo o conjunto dos elementos envolvidos, a escala a ser considerada e a temporalidade na paisagem. Enfim, trata-se da apresentação do objeto em seu contexto geográfico e histórico, levando em conta a configuração social e os processos naturais e humanos” (SCHIER,

2003, p. 80). Na dimensão histórica/documental “[...] é possível perceber e interpretar manifestações formais das atividades humanas desenvolvidas ao longo do tempo” (JORNADAS..., 2008, p. 16, tradução nossa). Ao se identificar as transformações ocorridas na paisagem ao longo do tempo, é possível traçar um cenário das relações naturais, culturais, sociais e econômicas que a configuraram desde o início da interação humana com o meio ambiente até o atual momento. Por fim, através da dimensão simbólica que compartilha com os estudos de paisagem, ganha especial relevância pela própria natureza da atividade, que consiste na comunicação de valores e nas complexas relações entre diversas percepções sobre um mesmo espaço. No entanto, o patrimônio não possui valores inerentes, ganhando significado apenas por meio das qualidades atribuídas a ele. Nesse sentido, antes de comunicar, o papel da interpretação é reconhecer os diferentes valores que distintos grupos conferem a um espaço, para então apresentá-los de modo a se fazerem conhecidos e relevantes aos frequentadores do local (TILDEN, 1977; MORALES MIRANDA, 2008).

Em relação à paisagem, a interpretação busca “[...] prover ao visitante as ferramentas necessárias para vivenciar a paisagem tal como era no seu período de significância, ou como ela evoluiu até seu estado atual” (BIRNBAUM, 1994, p. 12, tradução nossa). A abordagem da narrativa dependerá da integridade da paisagem, de quais elementos a caracterizam e auxiliam a contextualizá-la. É por intermédio do reconhecimento e contextualização desses elementos que será possível identificar os temas da paisagem e construir uma narrativa (BIRNBAUM, 1994).

No que compreende as discussões patrimoniais pelo conceito de paisagem cultural no Brasil, não existe um debate tão extenso acerca do tema (CASTRIOTA, 2009; CRISPIM, 2016; ARAUJO, BEL, RIBEIRO, 2007; MESQUITA, PIEROTTE, 2018; NÓR, 2013; RODRIGUES, 2015), sendo menor quando a temática reflete a paisagem industrial (CARSLADE, 2016; GARCIA, CARDOSO, 2016; FIGUEIREDO, 2011, 2014; FERRÃO, VILLEGAS, 2016; SILVA, 2011). Nesse ponto, existe uma necessidade eminente de desenvolvimento científico e bibliográfico no que compreende o uso e desenvolvimento do conceito de paisagem a fim de ampliar e modificar as proteções parciais e divergentes ao patrimônio brasileiro, em especial ao patrimônio ferroviário, que tem sido negligenciada em se tratando de sua proteção completa e convergente entre os espaços, áreas, estruturas arquitetônicas e memória que formam uma paisagem.

Apesar da definição de temas interpretativos ser uma prática difundida para o planejamento da interpretação patrimonial (CARTER et al., 2001; BIRNBAUM, 1994), não existe detalhamento sobre os procedimentos empregados para se chegar a eles. O que existe é a noção de que são necessários estudos e análises da autenticidade e dos significados atribuídos ao sítio patrimonial, e, igualmente, outros processos de identificação, inventariação e espacialização já previstos quando se trata do planejamento interpretativo. Porém,

há lacunas metodológicas nesses processos. Na Carta para Interpretação e Apresentação de Sítios de Patrimônio Cultural (INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES, 2008) e em recomendações de entidades como o *National Park Service* (2006) e a *Asociación para la Interpretación del Patrimonio*, não são estabelecidas diretrizes claras de como trabalhar a dimensão humana para além de “ouvir a população local”, e os trabalhos científicos sobre o tema tendem a focar no resultado da participação popular, não no processo.

Nessa lógica, este texto traz reflexões acerca da leitura da paisagem cultural e do planejamento da interpretação patrimonial, apresentando como objetivo a elaboração de um modelo teórico de interpretação da paisagem que relacione as metodologias de leitura paisagística com as de planejamento interpretativo aplicáveis ao trecho ferroviário de Campinas-Jundiaí. Desse modo, existem ainda alguns questionamentos a serem respondidos: Como planejar a interpretação patrimonial da paisagem? As metodologias de leitura paisagística podem auxiliar no planejamento interpretativo? Quais elementos materiais e imateriais da paisagem precisam ser considerados nesse planejamento? Como trabalhar com os dados coletados?

Considerando as transformações na paisagem ao longo do tempo decorrentes da ferrovia, este estudo visa identificar os elementos necessários para pensar uma metodologia de planejamento interpretativo da paisagem ferroviária tendo em conta os diferentes aspectos materiais e simbólicos associados à paisagem ao longo dos anos. Para tanto, foi realizado um balanço das pesquisas de identificação de documentos orais e textuais e de vestígios de materiais e práticas culturais acumulados desde o ano de 2004 pelo Laboratório de Patrimônio Cultural (Unesp/Campus de Rosana) (OLIVEIRA, 2017). Para a identificação dos materiais (artigos, dissertações e teses) que tratam do trecho ferroviário que servirá de modelo para esta investigação, foram realizadas consultas na biblioteca temática do projeto Memória Ferroviária, organizada no *software* Zotero (2014–2019). Após a seleção dos materiais de interesse, foram realizadas leituras minuciosas, com identificação e sistematização de informações sobre a conservação da paisagem estudada e interpretação patrimonial. Para representar graficamente o objetivo do estudo, foram elaboradas informações cartográficas com o *software* de Sistema de Informação Geográfica (SIG) QGIS.

Ao trabalhar o processo de identificação e revisão de uma paisagem ferroviária, é preciso em um primeiro momento entender que ela é constituída de características históricas, arqueológicas, físicas, territoriais e políticas. Essas informações são posteriormente sistematizadas e organizadas em três tipos de dimensões com o objetivo de possibilitar uma leitura paisagística mais objetiva.

O levantamento da dimensão histórica e arqueológica busca identificar os usos iniciais, a localização e os bens arquitetônicos e espaços que configuram a paisagem do trecho ferroviário. O levantamento da dimensão de proteção e conservação visa identificar o status jurídico, os atuais usos,

estados de conservação, propriedade dos bens, espaços inventariados na dimensão histórica e arqueológica. Para o levantamento de dados dessas duas dimensões, foram estudadas investigações realizadas em projetos anteriores de membros do grupo de pesquisa ou outros pesquisadores, sendo possível reunir informações sobre detalhamento histórico dos bens ferroviários no trecho estudado. Alguns dados foram obtidos em documentos de proteção, acrescidos de levantamento de campo realizado entre 2018 e 2019 sobre o estado atual de sua conservação. Além disso, também foram identificadas a inserção dos vestígios e bens protegidos na área urbana (RIBEIRO, 2017; SCHICCHI; GÓES; EVANGELISTA, 2017, SCHICCHI et al., 2019) e ações públicas ou projetos de preservação adotadas relativos direta ou indiretamente ao bem (SANTOS, 2017; SILVA, 2019; SCHICCHI et al., 2019).

Ao tratar da alteração da paisagem brasileira, entende-se que, anteriormente à colonização europeia, o território do país era formado por grandes florestas que posteriormente tiveram grande parte de suas extensões derrubadas para o povoamento, plantações e criação de animais. No ano de 1765, durante seu processo de restauração, a capitania de São Paulo se desenvolveu na produção cafeeira possibilitando a implantação e o desenvolvimento do transporte ferroviário, que alteraram a paisagem paulista, incluindo o trecho ferroviário Campinas-Jundiaí.

A última dimensão trabalhada neste estudo trata-se da dimensão de valores, cujo objetivo se baseia na atribuição ou ausência de atribuição de valores pela comunidade. Este estudo propõe um teste de ferramentas metodológicas para a análise e interpretação dos valores utilizando a Abordagem de Valores sobre o Patrimônio (AVP). O método tem como objetivo identificar os valores atribuídos pela comunidade ao patrimônio mediante o emprego de diversas técnicas e instrumentos, como entrevistas, aplicação do *photovoice*, condução de tours e o desenho de mapas de fluxo e circulação (SANTOS; SILVA; OLIVEIRA, 2019; SILVA et al., 2020).

Para este estudo, foram utilizados os dados resultantes da aplicação do método AVP realizada por pesquisadores do projeto Memória Ferroviária em 2019 nas cidades de Campinas, Valinhos, Vinhedo, Louveira e Jundiaí (OLIVEIRA et al., 2022). Foi analisado o conteúdo das 120 entrevistas anônimas e o resultado dos *photovoices* com o objetivo de identificar no discurso e nas ações dos moradores quais eram suas percepções e relações com os espaços ferroviários nesses municípios. Optou-se por utilizar os resultados da coleta AVP porque, segundo Silva (2019), o R-PICA (*Registro de Paisajes de Interés Cultural de Andalucía*), demonstra que apenas a proteção do entorno ferroviário não é suficiente, devendo ser considerada a participação da comunidade em relação aos valores que atribuirão ao patrimônio como parte da paisagem. Para isso, a análise dos valores os classifica em positivo, neutro ou negativo. Como medida para representar graficamente os dados associados aos valores atribuídos pela comunidade ao trecho ferroviário estudado, foram utilizados

os conceitos metodológicos e analíticos do mapa de calor (Mapa de densidade Kernel), que aponta a intensidade pontual de determinado fenômeno – no caso deste trabalho, o fenômeno corresponde aos dados de valoração. Também foi elaborado um conjunto de mapas que remetem às análises realizadas, e, por isso, foi definida uma escala dos valores mencionados utilizando a escala de cor de calor.

Ao realizar o levantamento bibliográfico sobre os fundamentos e modelos de leitura da paisagem e da interpretação patrimonial, a identificação dos elementos pertinentes às três dimensões estabelecidas – história e arqueologia, de proteção e conservação e simbólica –, e a espacialização das diferentes camadas de informação oriundas das três dimensões, será possível propor um modelo metodológico para o planejamento da interpretação da paisagem industrial considerando tanto os atributos históricos e materiais, quanto os aspectos imateriais da paisagem.

DIMENSÃO MATERIAL DA PAISAGEM

Baseado nas metodologias propostas pelos estudos de paisagem e nos elementos comuns dos projetos de planejamento interpretativo, foi coletada uma camada de informação sobre os dados físicos, de proteção e conservação dos elementos constituintes da paisagem. A inventariação das informações teve como propósito identificar os componentes da paisagem e, especialmente, conhecer as possibilidades e limitações materiais e administrativas dos bens para o desenvolvimento de ações interpretativas e auxiliar na contextualização da percepção simbólica desse patrimônio atualmente. Algumas questões que orientaram a construção dessa camada de informação foram: quais bens constituintes dessa paisagem são tombados? Quais os órgãos de proteção que realizaram o tombamento? Quais os motivos alegados para proteção desses bens? Como é a configuração espacial de tombamento desses bens? Quem são os responsáveis atuais por esses sítios? Quais os usos atuais desses sítios? Em que estado de conservação encontram-se os bens?

No século XIX, devido ao desenvolvimento do plantio do café, era necessário um meio de transporte que facilitasse o escoamento da produção até o Porto de Santos. Por conta disso, o Decreto nº 1.759 de 26 de abril de 1856 permitiu a construção de uma malha ferroviária concessionada à companhia inglesa São Paulo Railway, que ligava Santos a São Paulo, seguindo posteriormente até Jundiaí (MARTINI, 2004). Nesse cenário, a produção cafeeira e a construção dos sistemas ferroviários modificaram as características físicas e as simbólicas do estado de São Paulo.

O trecho ferroviário de Campinas-Jundiaí foi inaugurado em 1872 pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) com capital nacional (RIBEIRO, 2017). Saindo do centro de Jundiaí, o trecho passava por Louveira, Vinhedo e Valinhos até chegar a Campinas. Sua implantação foi vetor de grandes transformações nos núcleos urbanos mais consolidados de Campinas e Jundiaí e

nos pousos pelos quais passava (Valinhos, Vinhedo e Louveira). A partir da estrutura proporcionada pela ferrovia, esses pequenos aglomerados puderam se desenvolver ao redor da estação, consolidando vias, moradias e comércios. Quando as linhas férreas foram duplicadas, em 1915, houve maior articulação e conexão entre as cidades do trecho, favorecendo o desenvolvimento urbano e econômico da região (RIBEIRO, 2017).

Com o declínio do transporte ferroviário, iniciado na década de 1930, culminando na incorporação da Companhia Paulista à empresa estatal Ferrovia Paulista S/A, a Fepasa, em 1971, os conjuntos ferroviários foram gradualmente perdendo sua funcionalidade, passando de pontos focais de desenvolvimento urbano a pontos de conflitos de interesses políticos, econômicos e sociais. Com a expansão urbana agora associada à rodovia Anhanguera, catalisadora da industrialização nas áreas marginais dessas cidades, as estruturas ferroviárias e os centros desenvolvidos ao seu redor tornaram-se obsoletos e as estações foram abandonadas até a designação de novos usos (RIBEIRO, 2017).

Ao dimensionar os dados de proteção e conservação, foi possível identificar que o tombamento e o uso dos bens ferroviários pertencentes ao trecho possuem como principal característica a desarticulação entre os elementos do conjunto, em menor escala, e da paisagem, em maior escala. Especialmente nos complexos maiores, como aqueles em Campinas e Jundiaí, esses espaços passaram por diversas etapas de tombamento, cada qual representando o que se valorizava em termos de proteção na época de sua aplicação. A progressão da inclusão de bens nos tombamentos culminou na situação atual de proteção dos conjuntos desses municípios, em que todo o pátio de operação ferroviária e seu entorno são protegidos (CAMPINAS, 2004, 2013; SÃO PAULO, 1982, 2011; SÃO PAULO; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2011; BRASIL, 2004).

No caso de Campinas e Jundiaí, como resultado dessa progressão, tem-se grandes áreas protegidas nos centros das cidades, que passaram por anos de abandono ou pela troca constante de gestões e usos. Nesse cenário, as iniciativas de conservação, ativação e uso desses espaços não acompanham a magnitude dos tombamentos, significando que apenas alguns edifícios selecionados recebem atenção por parte dos responsáveis, enquanto os demais permanecem abandonados.

Nos municípios menores do trecho – Louveira, Valinhos, Vinhedo (SÃO PAULO, 2012a, 2012b, 2013) –, a desarticulação entre os elementos dos conjuntos é suavizada pela menor dimensão desses espaços em comparação com aqueles em Jundiaí e Campinas. Entretanto, ela ainda se faz presente. No caso de Valinhos e Vinhedo, a desarticulação entre os conjuntos e seus entornos é uma característica proeminente, com o tombamento congelando esses bens ferroviários em meio a uma paisagem em constante adequação à circulação

viária. Nessas condições, esses espaços se tornam apenas locais de passagem, sendo objetos de abandono ou de iniciativas de ativação descontinuadas.

Em Louveira, parte do conjunto acompanhou as mudanças da paisagem. As iniciativas de restauração e reutilização do espaço, bem como o fácil acesso visual e físico ao sítio, foram fatores que contribuíram para a integração do complexo à paisagem a despeito das mudanças no centro urbano. Apesar disso, o estado de abandono dos armazéns faz com que exista uma ruptura da integração de todos os elementos do conjunto, assim como da integração total do sítio à paisagem.

Ao tratar o trecho como um todo, existem similaridades em função da proximidade da localização espacial, sendo compreendido como uma paisagem industrial. Nesse sentido, quando se trata das questões preservacionistas dos componentes que formam essa paisagem industrial, as políticas de preservação dos remanescentes da atividade ferroviária são insuficientes para sua identificação e análise paisagística.

Nos casos estudados, os processos de proteção não recorreram aos fundamentos teóricos e metodológicos do conceito de paisagem na inventariação e identificação do sistema ferroviário existente em cada município. Todavia, um aspecto importante da paisagem industrial ferroviária é sua ligação geográfica e funcional com outros sistemas ferroviários. Nessa perspectiva, seria válido aos órgãos de gestão patrimonial repensar as atuais diretrizes de preservação dos bens ferroviários, de maneira que expressem as características físicas, históricas, simbólicas, espaciais, territoriais, culturais, econômicas e sociais da atividade ferroviária no estado de São Paulo.

DIMENSÃO SIMBÓLICA DA PAISAGEM

A camada sobre a valoração do patrimônio por parte da população refere-se ao levantamento dos diferentes valores atribuídos aos sítios e seus bens específicos por pessoas com diversas ligações com o espaço. O levantamento reconhece as relações que existem entre comunidade e patrimônio, quais os valores e conceitos associados a essas relações e se esses culminam em uma percepção positiva, neutra ou negativa dos sítios ferroviários. Algumas questões que guiaram a elaboração dessa camada foram: quais valores são atribuídos aos sítios ferroviários estudados? Esses valores são dirigidos a quais bens desses sítios em específico? Quem está atribuindo quais valores a esses bens? Considerando a entrevista como um todo, quais os potenciais motivos para a atribuição desses valores por esses indivíduos? Esse contexto torna os valores atribuídos positivos, neutros ou negativos?

A atribuição de valores é direcionada a elementos pontuais e isolados do sistema produtivo, fazendo com que a identificação e a interpretação patrimonial não sejam realizadas de acordo com os parâmetros da paisagem industrial. É nesse sentido que se critica a ineficiência dos mecanismos de proteção que,

isolados ou em conjunto, impedem que gestores e a comunidade passem a interpretar os remanescentes da atividade ferroviária enquanto sistema.

De modo pontual, em Vinhedo, a estação ferroviária, a cabine de controle e a vila ferroviária são protegidas legalmente, sendo mais presentes os valores negativos. Já em Valinhos existem bens que não são integrados na proteção, aos quais são direcionados valores predominantemente neutros e positivos pelos entrevistados. Louveira ultrapassa a maior área de proteção isolada com relação a Vinhedo e Valinhos, também presenciando a atribuição de valores a bens não tombados.

A intensidade valorativa do sistema destaca, em ordem decrescente, mais valores positivos, neutros e negativos. Campinas e Jundiaí são municípios que têm dois sistemas ferroviários protegidos. Em Jundiaí existe o Complexo Fepasa, protegido pelo IPHAN, e o Complexo da Estação Ferroviária, protegido pelo Condephaat. A análise dos sistemas ferroviários mostra que existem mais valores neutros, seguidos dos negativos. Contudo, isolando os sistemas em Jundiaí, verifica-se que o Complexo Fepasa tem predominância de valores neutros. No que compete aos valores positivos e negativos, existe certo equilíbrio entre as áreas. Em Campinas estão localizados o Complexo Ferroviário Fepasa, protegido municipalmente e pelo Condephaat, e o Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara, protegido municipalmente. Nesses sistemas, o prédio da estação ferroviária é o bem com maior densidade de valores positivos. Diferentemente do seu entorno, os bens que são mencionados destacam mais valores negativos, seguidos de neutros e positivos. O Complexo Ferroviário Fepasa teve maior intensidade de valores do que em relação ao Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara, tendo sido atribuídos, em ordem decrescentes, valores negativos, neutros e positivos ao conjunto da Fepasa, e positivos e negativos ao conjunto da Guanabara.

No processo de análise dos dados coletados, a constatação é de que o edifício da estação ferroviária é entendido pelas comunidades como o bem mais importante do sistema ferroviário. O fato é curioso à medida que, assim como as políticas de preservação e proteções jurídicas enxergam os sistemas de transporte enquanto partes isoladas e não integradas, a população também os vê dessa maneira. Isso pode ocorrer devido à ausência da participação da comunidade no processo de planejamento e de gestão patrimonial.

A não identificação dos remanescentes ferroviários enquanto uma paisagem industrial é um fato que dificulta a proteção e interpretação patrimonial. Todavia, o ato de andar de trem é observado como o principal elemento indicador da continuidade da paisagem colocado pela comunidade. Nota-se, aqui, que o andar de trem é uma experiência dinâmica, que dá sentido ao sistema ferroviário e à paisagem que agora está confinada a um ambiente estático, já que as estações ferroviárias e as estruturas ao seu redor são as únicas referências disponíveis que os entrevistados têm para evocar essa experiência. Assim, caberia à interpretação procurar trazer de alguma forma as características

dinâmicas do transporte ferroviário aos sítios para que fosse feita a leitura dos conjuntos individuais como parte de um sistema maior.

INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL DA PAISAGEM

Será feita a análise das condições e viabilidade interpretativa dos sítios estudados. Para isso serão considerados o contexto histórico do trecho e dos conjuntos individuais, os dados de proteção e conservação e os dados de valoração. O uso da ferramenta SIG tem auxiliado no processo de identificação, revisão e gestão patrimonial da paisagem. Desse fato, ao trabalhar com as camadas de informações sobre a paisagem do trecho ferroviário, foram elaborados os mapas de calor (positivo – verde/neutro – azul/negativo – vermelho) de cada sistema ferroviário para visualização da dimensão da percepção simbólica em relação ao espaço protegido dos sítios.

Em Campinas, o contexto histórico aponta para a construção de temas relacionados ao desenvolvimento econômico e social, podendo ser utilizadas a fundação da Companhia Mogiana, a presença de cinco companhias ferroviárias na cidade, a dimensão do pátio ferroviário e a composição do centro histórico como pontos de referência. Como ponte para outro tema, pode-se tratar do status de proteção estadual do complexo ferroviário da Companhia Paulista como demonstração da relevância local, regional e estadual do sítio. A partir daí, é possível evocar temas relacionados à preservação e ao uso de ambos os conjuntos.

Tratando dos dados de conservação e proteção, os bens protegidos que se encontram em melhor estado de conservação são as estações. No caso do complexo ferroviário da Companhia Paulista, os bens protegidos em melhor estado de conservação e que atendem aos critérios de acesso e segurança são aqueles com uso regular e constante – a estação e o túnel de pedestres. Embora o acesso ao restante do pátio seja livre, a precariedade e o desuso ou uso irregular dos bens traz riscos à circulação de pessoas. No complexo ferroviário da Companhia Mogiana, a estação, o armazém e o estádio são os únicos bens que possuem acesso livre; o restante do sítio está inacessível e sob responsabilidade de uma empresa privada. A estação e o armazém são utilizados para fins culturais e sociais, encontrando-se em bom estado de conservação e segurança. O estádio continua sediando jogos de futebol e seus escritórios abrigam algumas coordenadorias da Secretaria Municipal de Esportes e Lazer, que estão parcialmente acessível e parcialmente em boas condições de uso.

Em relação aos dados de valoração, foi verificado que os bens que mais aparecem no discurso dos moradores são: a Estação Cultura, o conjunto ferroviário da Companhia Paulista, o túnel de pedestres, as oficinas da Companhia Mogiana, a Estação Guanabara e o conjunto ferroviário da Companhia Mogiana. Para chegar a esses dados, foram entrevistados 22 moradores das proximidades da Estação Cultura e 18 moradores das imediações da Estação Guanabara. Os entrevistados na Estação Cultura tinham entre 20 e 83 anos e

ocupações variadas, como trabalhadores de serviços e comércios, trabalhadores de produção e serviços, profissionais das artes e ciência, donas de casa e aposentados. Grande parte afirmou que estava ali de passagem, que já havia participado de algum evento realizado na estação e/ou já tinha pegado o trem ali quando ali funcionava o tráfego de passageiros. A maioria não forneceu informação sobre envolvimento pessoal ou familiar com o transporte ferroviário (como passageiro ou trabalhador), mas entre aqueles que deram, quase todos tinham alguma relação com a ferrovia. Já os entrevistados na Estação Guanabara tinham entre 25 e 84 anos e eram trabalhadores de serviços e comércios, membros superiores do poder público ou organizações privadas, profissionais das artes e ciência, donas de casa e aposentados. Em relação ao motivo de estarem no local, a resposta dos entrevistados variou entre estar apenas de passagem, estar ali à a lazer ou terem participado de algum evento na estação. Os moradores não forneceram informações sobre envolvimento pessoal ou familiar com a ferrovia.

Ao espacializar esses dados, observados na *Figura 1*, é perceptível a diferença na valoração das estações, associadas majoritariamente a valores positivos devido ao seu uso antigo e seus novos usos em comparação com seus conjuntos, aos quais são atribuídos principalmente a valores negativos, devido ao estado de abandono, resultando na comparação constante entre a “prosperidade” da época da ferrovia e a “decadência” ou “descaso” atuais. As oficinas da Companhia Mogiana destacam-se como um dos mais destacáveis exemplos de abandono dos bens ferroviários de acordo com os entrevistados, estando negativamente associadas à precariedade, ao descaso e à insegurança.

As estações têm, em sua maioria, associações positivas e boas condições de segurança e acesso. As associações positivas estão relacionadas principalmente às relações sociais e familiares desenvolvidas antigamente e na atualidade, ao lazer e à cultura trazidos pelo uso atual, à lembrança do prazer e praticidade do transporte ferroviário e ao reconhecimento do contexto histórico e político da ferrovia.

As características dessas estações permitem que iniciativas interpretativas possam trabalhar com temas relacionados ao contexto histórico, ao desenvolvimento socioeconômico, ao processo e à importância da preservação do patrimônio e dos valores da população. Em relação aos bens com associações negativas ou sem associações, as ações necessitam ser voltadas para reapresentar esse patrimônio ao público, ao conhecimento de seu histórico e às informações sobre a proteção e gestão desses espaços. A ausência de acesso físico a esses bens, exige que as iniciativas interpretativas desenvolvidas *in situ* tenham que ser pensadas com as estações como principal ponto de referência, ligando os demais elementos dos complexos a elas, ou que sejam oferecidas alternativas *ex situ* utilizando as mídias mais adequadas aos objetivos das iniciativas.

Em Valinhos, o contexto histórico indica um leque de temas voltados para o processo de proteção e para as transformações na paisagem urbana.

Localização da área de estudo

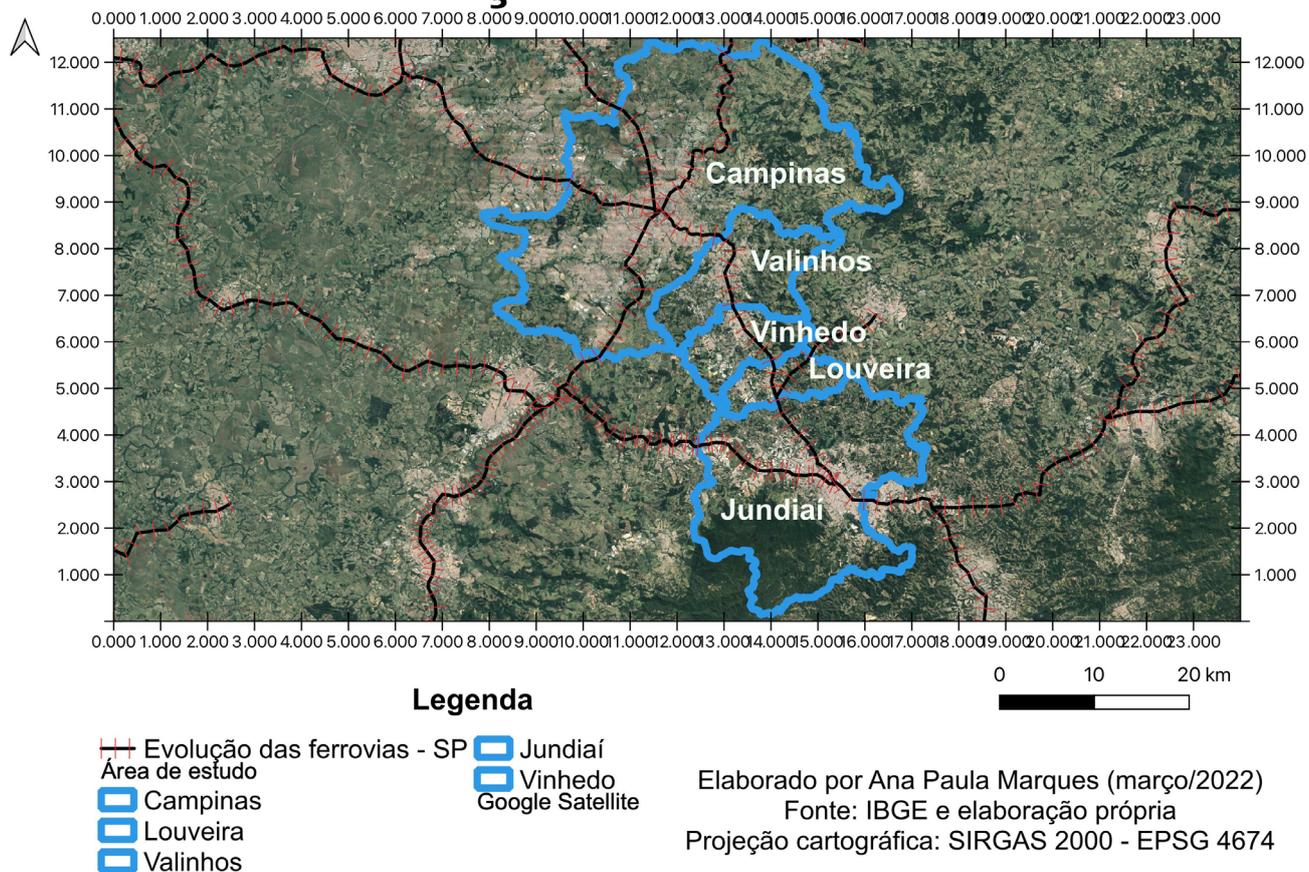


FIGURA 1 – Localização da área de estudo.

Fonte: Elaborada pelos autores (2022), com base em informações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (ano).

É possível utilizar as modificações no entorno do conjunto, especialmente a construção do viaduto, como ponto de referência, além dos edifícios do próprio conjunto como elementos materiais essenciais para abordar o tratamento da paisagem pelos órgãos de proteção. No que diz respeito aos dados de conservação e proteção, os bens tombados do conjunto de Valinhos encontram-se em bom estado, mas apenas a estação é de acesso público, abrigando o museu municipal. Embora se tenha acesso visual aos outros elementos tombados, atualmente esses são de uso residencial, não sendo abertos ao público.

Sobre os dados de valoração, o elemento do conjunto com maior número de valores associados é a estação, seguida do museu abrigado nesse lugar, o túnel de pedestres e os trilhos. Sobre esse conjunto, foram entrevistados 17 moradores entre 17 e 86 anos, com ocupações como técnicos de produção de bens e serviços, trabalhadores de serviços e comércios, membros superiores do poder público ou organizações privadas, profissionais das artes e ciência e aposentados. A maior parte dos moradores afirmou estar nas imediações para andar de trem, à trabalho ou de passagem, indicando que talvez a questão não tenha ficado clara aos entrevistados, já que não há circulação de trens de

passageiros na linha. A maioria não informou se tem relações familiares ou pessoais com a ferrovia ou não.

Como visualizado na *Figura 2*, os bens, com exceção do túnel de pedestres, são percebidos de forma neutra, demonstrando que a população reconhece a existência deles e sua importância. Porém, devido ao uso e às condições de conservação em que se encontram, há uma desconexão entre os valores apontados pelos entrevistados – nostalgia e relações sociais e familiares –, e o espaço atualmente. O túnel de pedestres é comumente associado a percepções negativas, relacionadas à falta de zelo e segurança no espaço.

Considerando as características dos dados de proteção e conservação e de valoração, pode-se pensar em iniciativas interpretativas para serem realizadas na estação de Valinhos, aproveitando não apenas o acesso físico à estação, mas a possibilidade de acesso visual ao restante do conjunto e ao entorno. A partir dessas características materiais e da percepção atual dos entrevistados, é possível trabalhar com o tema de transformação da paisagem.

Em Vinhedo, o contexto histórico aponta para temas similares àqueles tratados em Valinhos. As modificações urbanas no entorno do conjunto como

Valores mencionados pelos entrevistados em Campinas

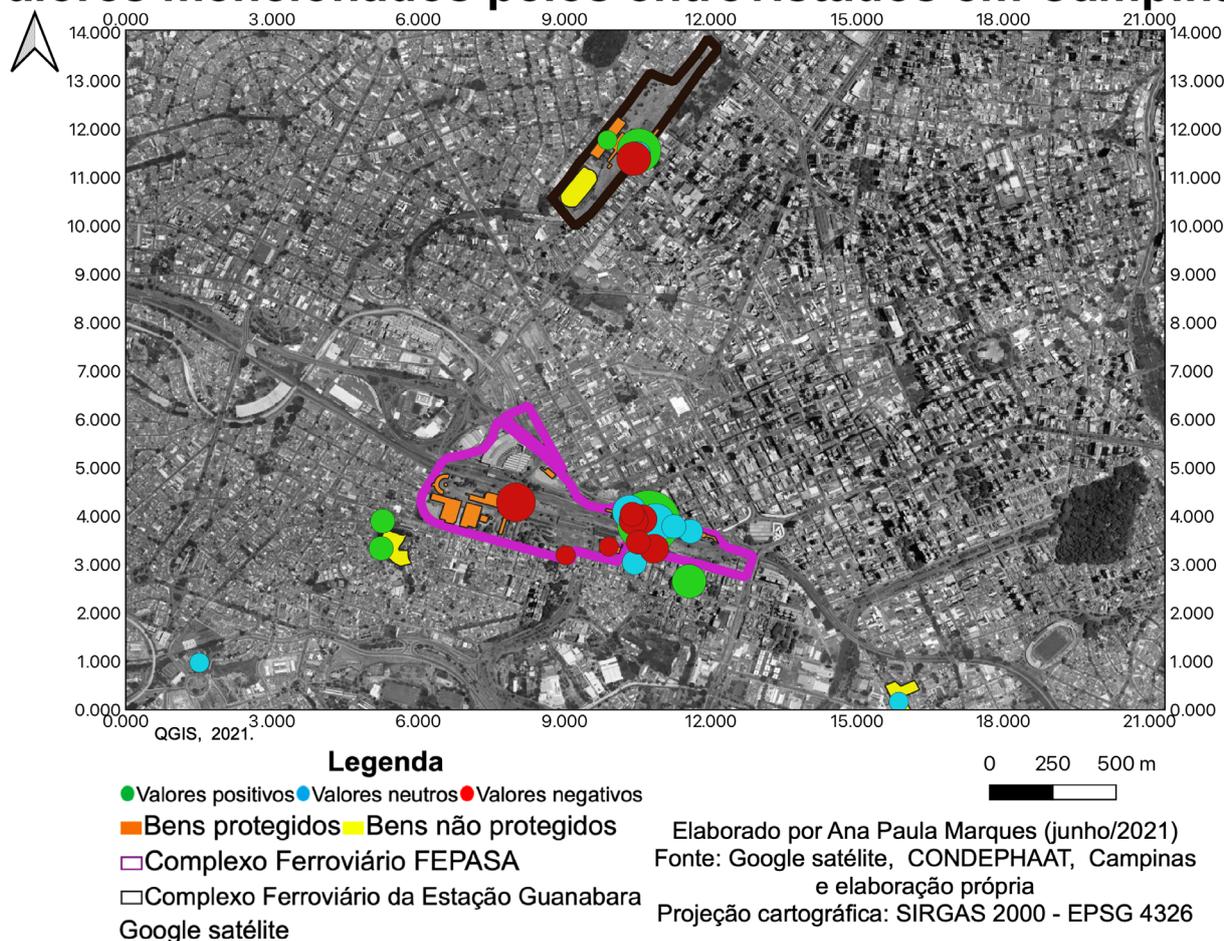


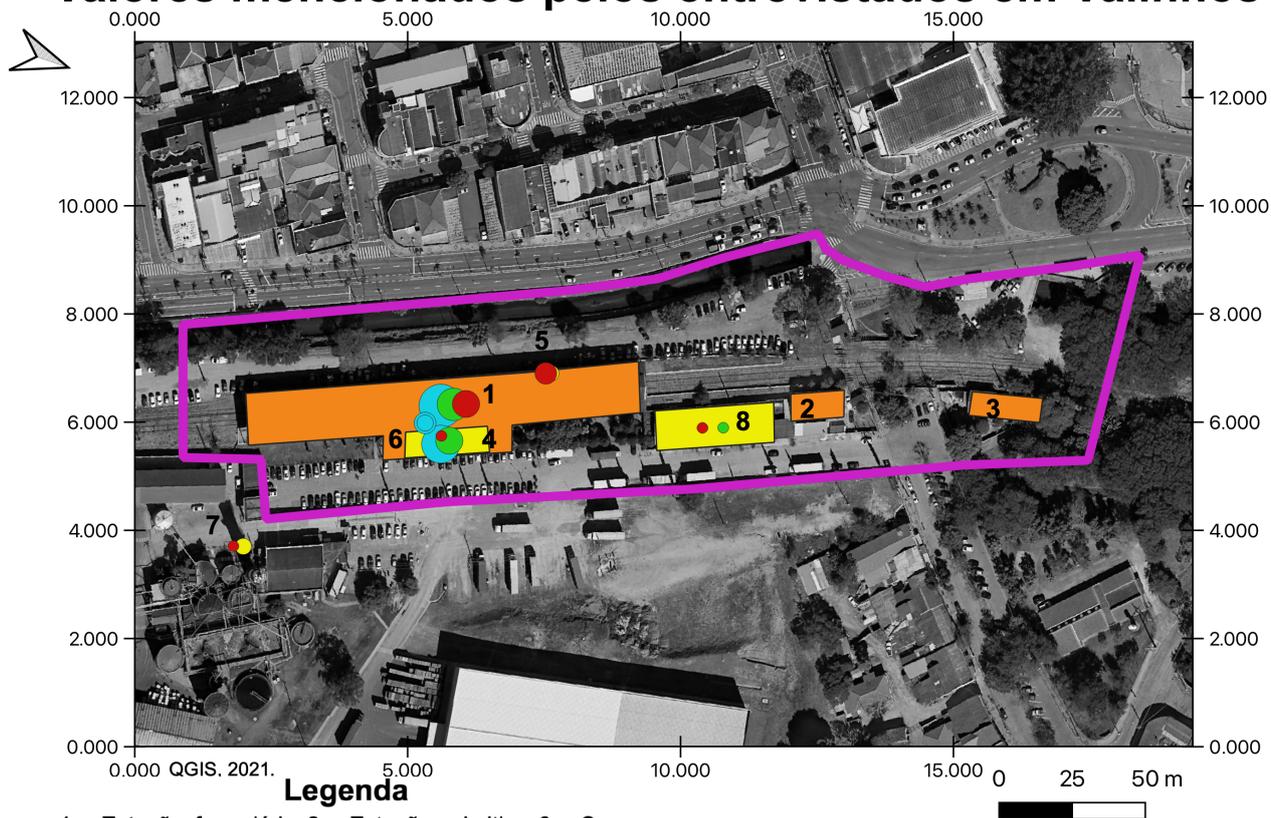
FIGURA 2 – Valores mencionados pelos entrevistados em Campinas.

Fonte: Elaborada pelos autores (2021), com base em informações do CONDEPHAAT e município de Campinas.

ação disruptiva da paisagem tornam possível trabalhar os temas de preservação da paisagem e de transformações urbanas, tendo o entorno do conjunto, especialmente o bolsão de estacionamento, e a separação física e visual da vila ferroviária do restante do conjunto como pontos de referência. Tratando dos dados de conservação e proteção, os bens protegidos que se encontram em melhor estado são as casas da vila ferroviária, que ainda possuem uso residencial. Já a estação e a cabine de controle encontram-se abandonadas e em estado precário. Embora o acesso ao conjunto seja livre e alguns moradores o utilizem como passagem de um lado a outro da linha, seu estado atual oferece riscos ao público.

De acordo com a *Figura 3*, a estação é o bem que se destaca na fala dos moradores com relação à valoração, seguida dos trilhos. Para obter essas informações, foram entrevistados 13 moradores de idades entre 19 e 82 anos,

Valores mencionados pelos entrevistados em Valinhos



Elaborado por Ana Paula Marques (junho/2021)
Fonte: Google satélite, CONDEPHAAT e elaboração própria
Projeção cartográfica: SIRGAS 2000 - EPSG: 4326

FIGURA 3 – Valores mencionados pelos entrevistados em Valinhos.

Fonte: Elaborada pelos autores (2021), com base em informações do CONDEPHAAT.

com ocupações variadas como técnicos administrativos, técnicos de produção de bens e serviços, trabalhadores de serviços e comércios, profissionais das artes e ciência e aposentados. Majoritariamente, os moradores afirmaram estar nas imediações do conjunto ferroviário para andar de trem ou apenas de passagem, indicando, novamente, que talvez a questão não tenha ficado clara aos entrevistados, já que não há circulação de trens de passageiros na linha. A maioria não forneceu informações sobre possíveis relações familiares ou pessoais com a ferrovia.

As associações a esses bens são negativas devido à situação atual do conjunto. No discurso dos moradores, a saudade da ferrovia se torna um sentimento negativo quando os entrevistados comparam a estação de antigamente com a dos dias atuais, que agora evoca sentimentos relacionados ao descaso e à insegurança.

Considerando as condições físicas do conjunto, qualquer iniciativa interpretativa teria que ser realizada no entorno ou *ex situ*, objetivando a reativação do sítio. O desafio da interpretação, neste caso, é reverter os sentimentos negativos associados ao espaço utilizando uma abordagem similar à de Valinhos. É possível auxiliar o público a identificar a causa de sua desconexão com o conjunto propiciando espaço para que os moradores apontem caminhos para construir novas conexões positivas com o sítio, levando à mobilização para sua reativação.

Em Louveira, o contexto histórico aponta para temas relacionados com o desenvolvimento da cidade em função da ferrovia e com o desenvolvimento da ferrovia em si. O sistema de eletrificação e a subestação elétrica são pontos de referência, bem como a diversidade dos elementos ferroviários que, em particular, demonstram a complexidade da operação ferroviária. Temas relativos à reutilização e gestão do patrimônio ferroviário também podem ser trabalhados.

Em relação às condições de conservação, os bens protegidos encontram-se, em sua maioria, em bom estado, perfazendo condições de segurança adequadas. Com exceção das casas da vila ferroviária, que ainda são utilizadas como residências particulares, os bens são de acesso público e seguro. Os dados de valoração apontam que o bem com o maior número de associações é a estação ferroviária.

Para conhecer os dados de valoração, foram realizadas entrevistas com 19 moradores de Louveira entre 16 e 62 anos, com profissões variando de funções técnicas e administrativas, trabalhadores de serviços, profissionais das artes e da ciência, membros superiores do poder público ou organizações privadas, aposentados e desempregados. A maioria dos entrevistados se encontrava nas imediações do conjunto ferroviário de passagem ou a lazer e não possuía relação familiar ou pessoal com a ferrovia em sua época de funcionamento.

A *Figura 4* indica percepções majoritariamente positivas, e entende-se que os valores associados ao uso original da estação (socialização, família e afetividade) são perpetuados pelo uso atual do espaço, dando novos valores

Valores mencionados pelos entrevistados em Vinhedo

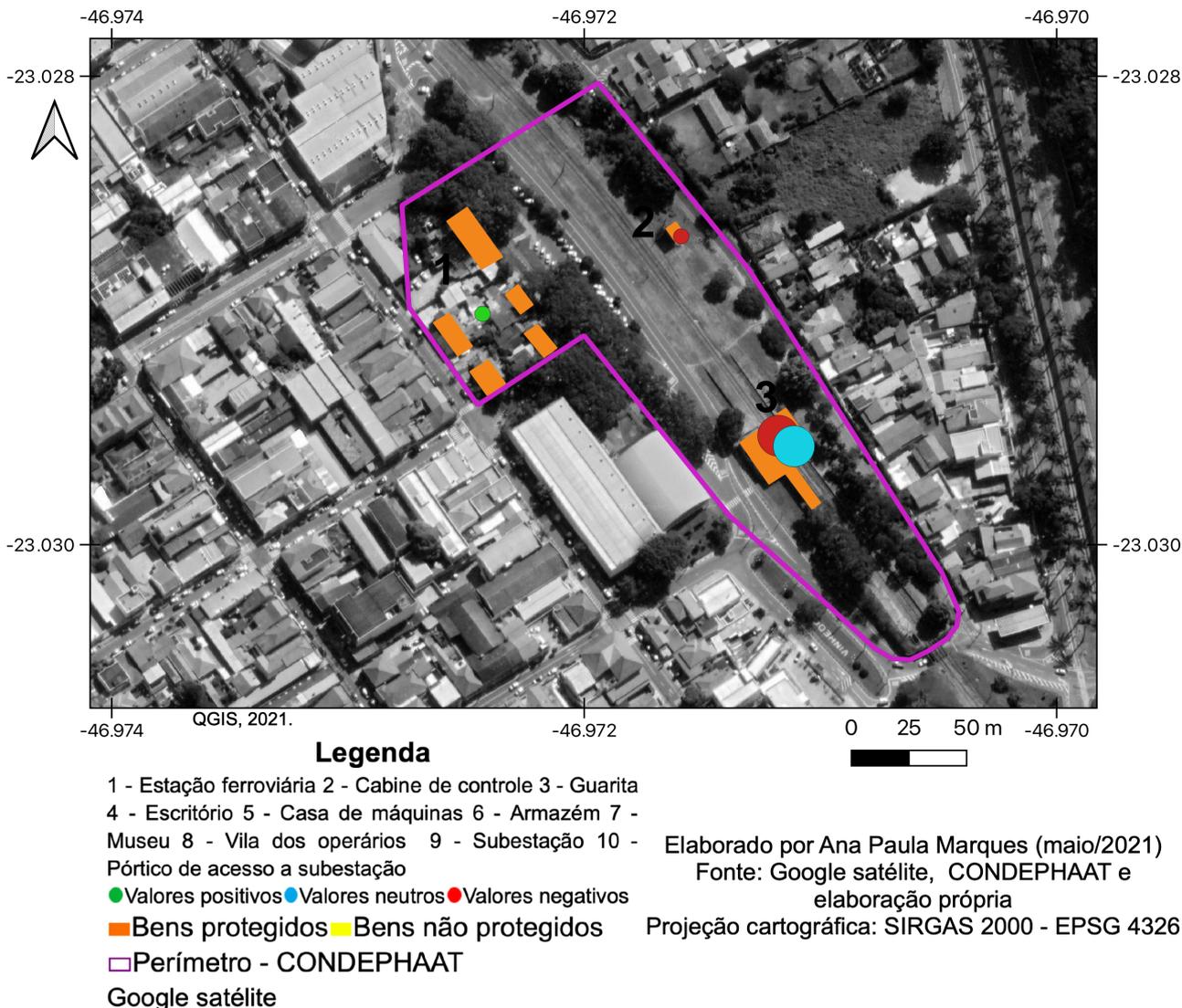


FIGURA 4 – Valores mencionados pelos entrevistados em Vinhedo.

Fonte: Elaborada pelos autores (2021), com base em informações do CONDEPHAAT.

tomados como positivos, como o lazer e a cultura. Considerando essas características, o principal papel de qualquer medida interpretativa no local seria o de introduzir o restante do conjunto ao público. Essas iniciativas poderiam se utilizar dos valores associados à estação para abordar o tratamento do complexo, relacionando-os com o trabalho na ferrovia e dando voz a ex-ferroviários e seus familiares para falar da relação trabalho-socialização-família.

Em Jundiaí, o contexto histórico indica temas similares àqueles de Campinas, sendo possível utilizar os diferentes ciclos econômicos agrícolas, a presença de mais de uma companhia ferroviária na cidade e a construção das oficinas como pontos de referência para tratar do desenvolvimento socioeconômico. O tema da preservação do patrimônio mostra-se especialmente interessante, considerando que a cidade abriga bens ferroviários com

tombamentos em nível nacional e estadual. A maior parte dos bens protegidos encontra-se em bom estado de conservação; os diversos usos exigem a manutenção natural desses espaços, fazendo com que eles atendam as medidas de segurança. Com algumas exceções, como a casa de sinalização, a rotunda e alguns armazéns, o livre acesso e o uso dos espaços garantem boas condições de visitação ao complexo. Acerca dos dados de valoração, os bens que mais aparecem no discurso dos moradores são a estação ferroviária, as oficinas e o complexo como um todo.

Os 24 moradores entrevistados tinham entre 19 e 81 anos e ocupações que variavam entre donas de casa, trabalhadores de produção e serviços, membros superiores do poder público e organizações privadas, trabalhadores de serviços administrativos, profissionais das artes e da ciência e aposentados, porém uma parcela significativa não forneceu essa informação. Os motivos para os entrevistados estarem nas imediações eram variados, como a trabalho, para usar os serviços disponíveis no complexo, a lazer e estar de passagem, sendo destacado como principal uso andar de trem. Em relação ao envolvimento familiar ou pessoal com a ferrovia, a maioria não forneceu essa informação, mas entre aqueles que o fizeram, parte significativa tinha alguma relação pessoal ou familiar com o funcionamento da ferrovia.

Como representado na *Figura 5*, a maior parte dos valores associados aos espaços são neutros, pois estão relacionados com o uso atual dos espaços, e a utilização de locais como o Poupatempo, a Fatec e o museu não deixaram, em sua maioria, impressões nem positivas nem negativas nos entrevistados. Embora o uso antigo apareça no discurso de alguns moradores, expressando principalmente a saudade do transporte ferroviário, prevalecem as associações utilitárias relacionadas aos usos atuais.

Neste caso, os elementos dotados de valores neutros, assim como aqueles aos quais não foram associados valor nenhum, necessitam ser rerepresentados ao público. As boas condições de segurança e acesso do complexo de modo geral permitem que isso seja feito *in situ*, e, considerando as características de valoração para esses bens, as iniciativas interpretativas podem trabalhar com abordagens que partam do tema da proteção e uso, tomem o sítio da forma como o público o conhece para aquilo que ele já foi introduzindo reversamente: os temas pertinentes à história, ao transporte e à nostalgia.

Valores mencionados pelos entrevistados em Louveira

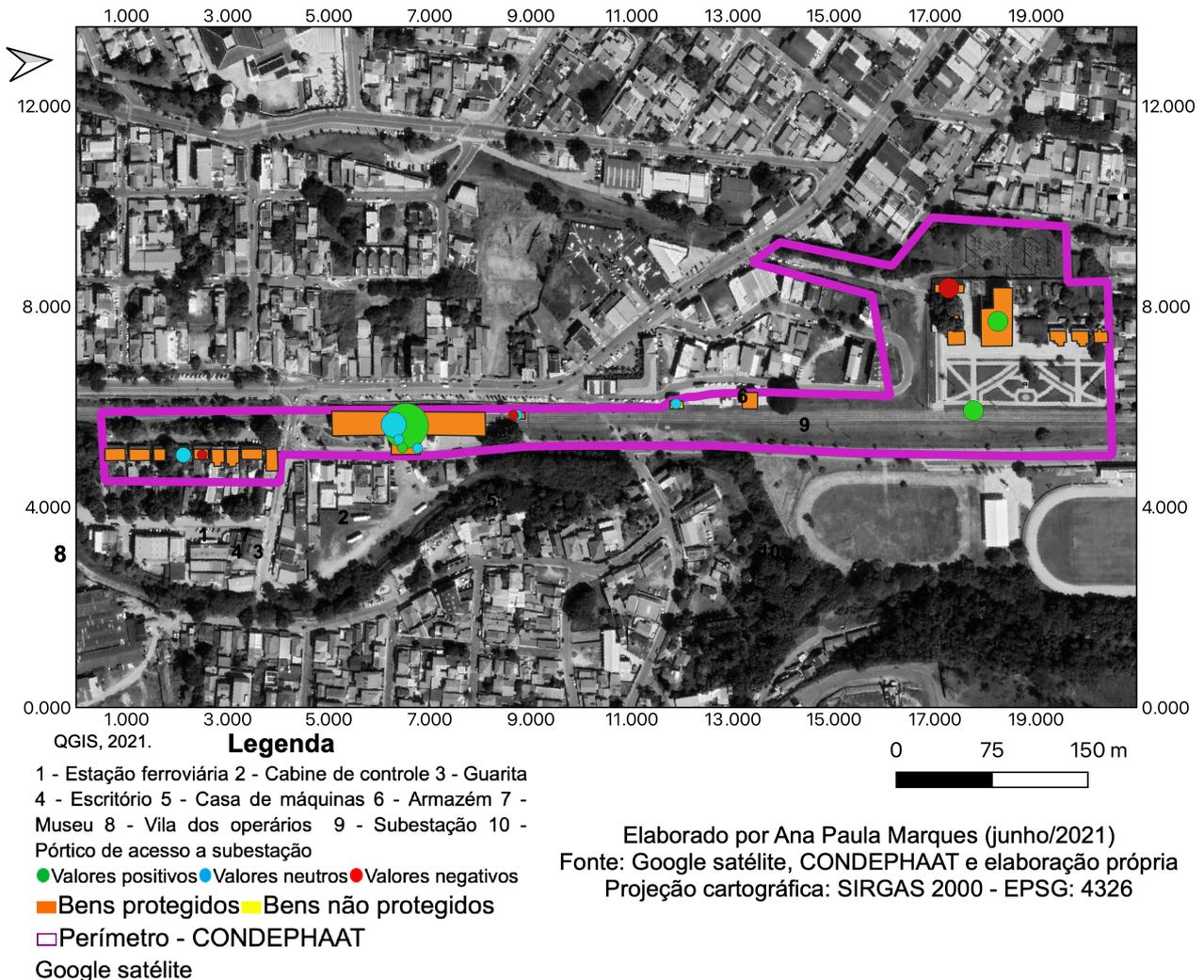


FIGURA 5 - Valores mencionados pelos entrevistados em Louveira.

Fonte: Elaborada pelos autores (2021), com base em informações do CONDEPHAAT.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao se trabalhar com os conceitos teóricos-metodológicos da paisagem, é preciso entender que essa paisagem compreende um sistema dinâmico e que é necessário que seja delimitado o período temporal do estudo (THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR CONSERVATION OF INDUSTRIAL HERITAGE; INTERNATIONAL COUNCIL OF MONUMENTS AND SITES, 2011). Para a identificação paisagística, sua dimensão geofísica é o primeiro aspecto a ser considerado, desde sua topografia até as demais configurações naturais, seguida de seus elementos históricos, econômicos, culturais e sociais (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E CULTURA, 1962; CONSELHO DE EUROPA, 2000). Assumindo a necessidade de observar a história físico-humana do objeto estudado, além da coleta de dados sobre os bens protegidos/não protegidos e o estado atual de conser-

vação são procedimentos que devem ser realizados no reconhecimento da paisagem. Com as informações obtidas, pode-se identificar melhor quais são as condições preexistentes de visitação ou viabilidade propondo um método de planejamento interpretativo aplicável a uma paisagem industrial (CONSELHO DE EUROPA, 2018; BACHER et al., 2007; CARTER et al., 2001; BIRNBAUM, 1994, p. 12, tradução nossa; INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES, 2008).

Durante este estudo, constatou-se que, além dos dados físicos e os dados de proteção e conservação, é preciso inserir a percepção da comunidade, para ampliação da compreensão do que seria a dimensão simbólica da paisagem. Com a contribuição dos estudos sobre paisagem, pode-se utilizar a noção de valores e participação social mais ativamente. Considerando o avanço obtido a partir da identificação dos valores, incorporá-los como uma camada de informação no planejamento interpretativo é essencial para propor iniciativas de interpretação adequadas. Caso contrário, corre-se o risco de elaborar propostas alienadas às necessidades e possibilidades reais do patrimônio e da população.

Nesse sentido, depreende-se que este estudo contribui metodologicamente ao trazer a apreensão da dimensão simbólica de uma paisagem e a análise conjunta da dimensão material, à medida que as pesquisas em paisagem falam sobre essa dimensão e sua importância, mas não sobre as possibilidades precisas que auxiliam nesse processo. Vistos os avanços positivos da aplicação da metodologia AVP em estudos de identificação e interpretação da paisagem, sua espacialização enquanto mapa de valor baseado nos parâmetros do mapa de calor foi crucial para as análises sobre a interpretação patrimonial da paisagem industrial utilizada como objeto de aplicação da metodologia citada.

Em relação aos avanços obtidos para o planejamento da interpretação patrimonial, a metodologia demonstrou como os mesmos temas podem ser trabalhados em diversos bens com percepções variadas, desde que se adequem à abordagem. Esse avanço vai ao encontro da prática do planejamento interpretativo de estabelecer uma narrativa que contextualiza o objeto da interpretação (BIRNBAUM, 1994; CARTER et al., 2001). No entanto, vai além ao propor meios para identificar os elementos que podem compor essa narrativa e ao detalhar as diferentes ramificações que podem existir em um mesmo contexto. Como constatado, existe uma necessidade de estabelecer objetivos diferentes para interpretação dependendo da incidência de valores, com a atribuição de valores positivos contribuindo para a construção de objetivos mais flexíveis e variados, enquanto a atribuição de valores negativos e a ausência de valores pede objetivos mais básicos. A identificação dos valores atribuídos, bem como sua espacialização, possibilita, em conjunto com as outras camadas de informação, que o planejamento da interpretação tenha em consideração as particularidades dos bens e as utilize para fazer ligações com os outros elementos do sítio.

Como apontado por Moraes (2016), as preservações isoladas dos remanescentes ferroviários é uma realidade, o que implica na incapacidade de proteção integral desses bens. É nesse sentido que o processo de preservação e planejamento das paisagens deve ser utilizado para a proteção e preservação patrimonial, capaz de proteger a dimensão simbólica e física da paisagem. Organizada em sobreposição de camadas de informação, a análise do objeto de estudo mostrou resultados capazes de auxiliar nesse processo (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2009; CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA, 1933; INTERNATIONAL COUNCIL OF MONUMENTS AND SITES AUSTRÁLIA, 1980; THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR CONSERVATION OF INDUSTRIAL HERITAGE INTERNATIONAL COUNCIL OF MONUMENTS AND SITES, 2011; LARIVE LOPES, 2017).

A metodologia para o planejamento da interpretação da paisagem apresentada pode ser utilizada de acordo com os objetivos de diferentes disciplinas, gestores e instituições. Identificadas as possibilidades e necessidades da paisagem, indicadas pelas três camadas de informação apresentadas ao longo deste trabalho, a abordagem das iniciativas de interpretação pode ser adequada de acordo com as especialidades do planejador.

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo financiamento dos processos nº2020/03240-6, nº2020/04940-1 e nº2018/23340-5. Agradecem também ao projeto Memória Ferroviária e aos pesquisadores que com ele colaboram e que auxiliaram na elaboração desta pesquisa.

REFERÊNCIAS

- ARAUJO, A.; BEL, J. S. *Paisagens culturais no Brasil: um desafio pendente*. Identidades: território, cultura, patrimônio, n. 6, p. 7-21, 2016. Disponível em: <https://revistes.upc.edu/index.php/IDENTIDADES/article/view/8827>. Acesso em: 1 jul. 2022.
- BRASIL. Ministério da Cultura. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Tombamento do Conjunto de edificações e bens móveis da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, em Jundiaí*. Processo de tombamento n. 1487, 2004. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126>. Acesso em 21.dez 2022.
- BACHER, K. et al. *What is an interpreter*. Washington: National Park Service, 2007. Disponível em: <https://www.nps.gov/idp/interp/101/FoundationsCurriculum.pdf>. Acesso em 21. dez 2022.
- BIRNBAUM, C. A. *Protecting cultural landscapes: planning, treatment and management of historic landscapes*. Washington: U.S. Dept of the Interior, National Park Service, Cultural Resources, Preservation Assistance, 1994.
- CAMPINAS. Resolução nº45 de 13 de maio de 2004. Resolução nº45 de 13 de maio de 2004. *Diário Oficial do Município*, 19 maio 2004, p. 8.
- CAMPINAS. Retificação da Resolução nº45 de 13 de maio de 2004. Retificação da Resolução nº45 de 13 de maio de 2004. *Diário Oficial do Município*, 29 ago. 2013, p. 4.

CARTER, J. et al. *A sense of place: an interpretive planning handbook*. 2. ed. [S.l.]: Scottish Interpretation Network, 2001.

CARSALADE, F. L. Paisagens culturais da mineração. *Identidades*, n. 6, p. 149-175, 2016.

CASTRIOTA, L. B. *Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos*. São Paulo: Annablume, 2009.

CRISPIM, F. B. *Entre a geografia e o patrimônio: estudo das ações de preservação das paisagens paulistas pelo Condephaat (1969-1989)*. São Bernardo do Campo: EduFABC, 2016.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA. *Carta de Atenas*. Atenas: CIAM, 1933. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2021.

CONSELHO DE EUROPA. *Convenção Européia da Paisagem*. Bruxelas: COE, 2000. Disponível em: <https://rm.coe.int/16802f3fb7>.

CONSELHO DE EUROPA. *The Faro Convention: the way forward with Heritage*. Strasbourg: COE, 2018.

FIGUEIREDO, V. G. B. *Da tutela dos monumentos à gestão sustentável das paisagens culturais complexas: inspirações à política de preservação cultural no Brasil*. 2014. 544 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-14082014-134950/>. Acesso em: 29 jul. 2019.

FIGUEIREDO, V. G. B. Paranapiacaba: um caso de preservação sustentável da paisagem cultural. *Labor & Engenho*, v. 5, n. 3, p. 61-84, 2011.

FERRÃO, A. M. A.; VILLEGAS, A. E. S. Territórios sustentáveis, paisagem cultural e patrimônio industrial. *Labor & Engenho*, v. 10, n. 2, p. 116-120, 2016.

GARCIA, C. G.; CARDOSO, R. C. Resignificando a paisagem industrial através de práticas criativas: o caso do IV distrito de Porto Alegre. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 4., 2016, Porto Alegre. *Anais [...]*. Porto Alegre: ENANPARQ, 2016. Disponível em: <https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-4/SESSAO%2029/S29-02-GARCIA,%20C,%20CARDOSO,%20R.pdf>. Acesso em: 11 jun. 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Portaria nº 127, de 30 de abril de 2009*. Estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira. Brasília: IPHAN, 2009. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Livreto_paisagem_cultural.pdf. Acesso em: 18 jun. 2021.

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES. *Charter for the interpretation and presentation of cultural heritage Sites*. Québec: ICOMOS, 2008. Disponível em: https://www.icomos.org/charters/interpretation_e.pdf. Acesso em: 11 jun. 2021.

INTERNATIONAL COUNCIL OF MONUMENTS AND SITES AUSTRALIA. *Carta de Burra*. Burra: ICOMOS, 1980. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Burra%201980.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2021.

JIMÉNEZ BARRIENTOS, J. C. Valorización del Paisaje Industrial en Andalucía. In: JORNADAS EUROPEAS DE PATRIMONIO: EL PAISAJE INDUSTRIAL EN ANDALUCÍA, 4., 2008, Sevilla. *Anais [...]*. Sevilla: Junta de Andalucía, 2008. p. 33-37.

JORNADAS EUROPEAS DE PATRIMONIO: EL PAISAJE INDUSTRIAL EN ANDALUCÍA, 4., 2008, Sevilla. *Anais [...]*. Sevilla: Junta de Andalucía, 2008.

LARIVE LOPES, E. Laboratório americano de paisagens históricas da produção: o laboratório como proposta de experimentação e gesto contemporâneo. In: OLIVEIRA, E. R. (org.). *Memória ferroviária e cultura do trabalho: perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários*. São Paulo: Alameda, 2017. p. 219-236.

MARTINI, A. J. *O plantador de eucaliptos: a questão da preservação florestal no Brasil e o resgate documental do legado de Edmundo Navarro de Andrade*. Dissertação (Mestrado em História) – São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004. 332p.

MESQUITA, Z., PIEROTTE, O. O patrimônio industrial como elemento da paisagem cultural e a paisagem cultural conformando o patrimônio industrial: uma relação conceitual. *Geosul*, v. 33, n. 69, p. 66-87, 2018.

MORAES, E. H. *Os bens ferroviários nos tombamentos do Estado de São Paulo (1969-1984)*. 2016. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2016.

MORALES MIRANDA, J. El sentido y metodología de la interpretación del patrimonio. In: MATEOS RUSILLO, S. M. (ed.). *La comunicación global del patrimonio cultural*. Gijón: Ediciones Trea, 2008. p. 53-78.

NATIONAL PARK SERVICE. *National Park Service Management Policies*. U.S.: Department of Interior, 2006. Disponível em: https://www.nps.gov/policy/MP_2006.pdf. Acesso em: 27 set. 2021.

NÓR, S. O lugar como imaterialidade da paisagem cultural. *Paisagem e Ambiente*, n. 32, p.119-127, 2013.

OLIVEIRA, E. R. Memória Ferroviária: perspectivas e desafios na investigação multi e interdisciplinar sobre o patrimônio cultural. In: OLIVEIRA, E. R. O. (org.). *Memória ferroviária e cultura do trabalho: perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários*. São Paulo: Alameda, 2017. p. 25-68.

OLIVEIRA, E. R. et al. Social valuation of protected cultural assets: the railway heritage between Jundiaí and Campinas (Brazil). *International Journal of Heritage Studies*, v. 28, n. 6, p. 714-732, 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E CULTURA. *Recomendação Paris Paisagens e Sítios*. Paris: UNESCO, 1962. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201962.pdf>. Acesso em: 27 set. 2021.

RIBEIRO, L. T. *Patrimônio Ferroviário da Companhia Paulista: os casos de Louveira, Vinhedo e Valinhos*. 2017. 240 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2017.

RIBEIRO, R. W. *Paisagem cultural e patrimônio*. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007.

RODRIGUES, L. G. Paisagem cultural: nova expansão conceitual do patrimônio. *Estação Científica (UNIFAP)*, v. 5, n. 1, p. 47-56, 2015.

SANTOS, P. K. A. *Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara (Campinas – SP): estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário*. 2017. 270 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2017.

SANTOS, P. K. A.; SILVA, R. R. R.; OLIVEIRA, E. R. O método “Abordagem de Valorização do Patrimônio (AVP)”. In: OLIVEIRA, E. R. (ed.). *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019. p. 277-306. (Novas Perspectivas, TICCIH-Brasil, v. 2).

SÃO PAULO (Estado). Resolução SC no 41, de 16 de julho de 2012. Resolução de tombamento de Complexo Ferroviário de Louveira, no município homônimo. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 14 ago. 2012a, Sec. I, p. 33 e 34.

SÃO PAULO (Estado). Resolução SC n. 53, de 13 de junho de 2011. Resolução de tombamento de Complexo da Estação Ferroviária, em Jundiaí. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 22 jun. 2011, Sec. I, p. 32.

SÃO PAULO (Estado). Resolução 9, de 15 de abril de 1982. Resolução de tombamento do edifício da estação da Antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em Campinas. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 30 abr. 1982, Sec. I, p. 23.

SÃO PAULO (Estado). Resolução SC 98, de 23 de outubro de 2013. Resolução de tombamento de Conjunto Ferroviário Central da cidade de Valinhos. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 23 out. 2013, Sec. I, p. 72 e 73.

SÃO PAULO (Estado). Resolução SC n. 40, de 16 de julho de 2012. Resolução de tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Vinhedo, no município homônimo. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 14 ago. 2012b, Sec. I, p. 32 e 33.

SÃO PAULO (Estado); CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Processo Condephaat: 65338/11*. Referente ao tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária Guanabara, no município de Campinas. Campinas: Condephaat, 2011.

SCHIER, R. A. Trajetórias do conceito de paisagem na geografia. *RA'EGA: Espaço Geográfico em Análise*, n. 7, p. 79-85, 2003.

SILVA, M. M. *Paisagem industrial do Complexo FEPASA (Jundiaí-SP): avaliação dos usos atribuídos ao patrimônio ferroviário*. 2019. 215 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2019.

SILVA, R. A. R. Paisagem Cultural Industrial: memórias de um patrimônio da contemporaneidade. *Labor & Engenho*, v.5, n.1, p.86-106, 2011.

SILVA, M. M. et al. Dois conjuntos ferroviários protegidos: valores diversos como referência à gestão patrimonial. In: OLIVEIRA, E. R. (ed.). *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2020. p. 365-414. (Novas Perspectivas, TICCIH-Brasil, v. 2).

SCHICCHI, M. C. S. et al. Território e cidade: Novas problemáticas para a gestão do patrimônio cultural e industrial. In: OLIVEIRA, E. R. (org.). *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019. p. 333-366. (Novas Perspectivas, TICCIH-Brasil, v. 1). Disponível em: <http://www.culturaacademica.com.br/catalogo/memoria-ferroviaria-e-cultura-do-trabalho/>. Acesso em: 19 abr. 2019.

SCHICCHI, M. C. S.; GÓES, R. O.; EVANGELISTA, A. L. A Estrada de Ferro Funilense e a formação da região metropolitana de Campinas: um patrimônio de várias cidades. In: *Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho*. São Paulo: Alameda, 2017. p. 237-282. Disponível em: http://www.academia.edu/34296907/MEM%C3%93RIA_FERROVIA%C3%81RIA_E_CULTURA_DO_TRABALHO. Acesso em: 19 abr. 2019.

TILDEN, F. *Interpreting Our Heritage*. 3. ed. [S.l.]: The University of North Carolina Press, 1977.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR CONSERVATION OF INDUSTRIAL HERITAGE; INTERNATIONAL COUNCIL OF MONUMENTS AND SITES. *Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes*. Paris: ICOMOS, 2011. Disponível em: <http://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/>. Acesso em: 3 abr. 2021.

EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

 0000-0002-1287-4798 | Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” | Faculdade de Ciências e Letras | Assis, SP, Brasil | Correspondência para/Correspondence to: E. R. OLIVEIRA | E-mail: eduardo.romero@unesp.br

ANA PAULA MARQUES GONÇALVES

 0000-0002-3640-4125 | Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” | Faculdade de Arquitetura | Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo | Bauru, SP, Brasil.

VICTORIA DE AZEVEDO BRAGA TATINI

 0000-0001-5230-8304 | Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" | Faculdade de Arquitetura | Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo | Bauru, SP, Brasil.

COLABORAÇÃO

E. R. OLIVEIRA colaborou com a concepção da proposta; revisão da literatura; coordenação das atividades de coletas e análise de dados; redação, revisão geral e final; A. P. M. GONÇALVES colaborou com a revisão da literatura sobre paisagem cultural; atividades de coleta de dados físico-naturais, compilação de dados de bens protegidos; tratamento espacial de dados físicos, naturais, históricos e valores sociais, produção de material cartográfico, redação e revisão; V. A. B. TATINI colaborou com a revisão da literatura sobre interpretação patrimonial; compilação de dados de bens protegidos; tratamento qualitativo de dados físicos, naturais, históricos e valores sociais; redação e revisão.

COMO CITAR ESTE ARTIGO/HOW TO CITE THIS ARTICLE

OLIVEIRA, E. R. et al. Identificação da paisagem industrial para a interpretação patrimonial do trecho ferroviário Campinas-Jundiaí. *Oculum Ensaios*, v. 20, e235497, 2023. <https://doi.org/10.24220/2318-0919v20e2023a5497>

RECEBIDO EM

9/11/2021

VERSÃO FINAL EM

13/4/2022

APROVADO EM

24/6/2022

EDITOR RESPONSÁVEL

Jonathas Magalhães e
Renata Baesso Pereira