



## POLÍTICAS E INSTRUMENTOS DE PROTEÇÃO À PAISAGEM: REFLEXÕES AO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Milena Meira da Silva <sup>1</sup>

### RESUMO

A problemática acerca da proteção do patrimônio ferroviário, considerando seus remanescentes e valorações, é objeto de reflexão e pesquisa entre diferentes disciplinas e agentes. A hipótese adotada demonstra que sua concepção como conjunto de edifícios, conforme comumente apresentado em instrumentos convencionais de proteção ao patrimônio, demonstram-se ineficientes para a compreensão do impacto, da influência e da valoração que justificam sua proteção, de modo que a análise paisagística poderia ser o mais indicado a essa categoria de bens. Desse modo, nesta pesquisa ainda em fase inicial de desenvolvimento, proponho analisar políticas e instrumentos internacionais de proteção à paisagem, proporcionando reflexão ao caso ferroviário. Para isso busco apresentar os conceitos presentes em metodologias internacionais de definição de propostas e formas de registros e intervenção sobre o patrimônio desde uma visão paisagística, de modo a refletir sobre sua aplicação ao patrimônio ferroviário.

**Palavras-chave:** Patrimônio ferroviário; Paisagem; Preservação; Instrumentos de proteção.

### RESUMEN

El tema de la protección del patrimonio ferroviario, considerando sus vestigios y valoraciones, es objeto de reflexión e investigación entre diferentes disciplinas y agentes. La hipótesis adoptada demuestra que su concepción como un conjunto de edificaciones, tal como se presentan comúnmente en los instrumentos convencionales de protección del patrimonio, resultan ineficientes para comprender el impacto, influencia y valoración que justifican su protección, por lo que el análisis del paisaje podría ser el más adecuado para esta categoría de patrimonio. Así, en esa investigación, en fase inicial de desarrollo, propongo analizar las políticas e instrumentos internacionales de protección del paisaje, aportando una reflexión sobre el caso ferroviario. Para ello, presento los conceptos presentes en las metodologías internacionales para la definición de propuestas y formas de registro e intervención sobre el patrimonio desde una perspectiva paisajística, con el fin de analizar su aplicación al patrimonio ferroviario.

**Palabras clave:** Patrimonio ferroviario; Paisaje; Preservación; Instrumentos de protección.

### INTRODUÇÃO

---

<sup>1</sup> Doutoranda em Geografia no Instituto de Geociências da Universidade de Campinas – (IG/UNICAMP), milenameiras@gmail.com.



A preservação do patrimônio ferroviário demonstra-se como um desafio desde a desativação da malha ferroviária. Considera-se que “[...] as linhas ferroviárias, e as várias construções a elas associadas, caracterizam regiões, fazendo parte de sua identidade” (KÜHL, 2012, p. 158). Identidade de sujeitos envolvidos direta ou indiretamente com essa atividade. E que “[...] tem no tempo presente um sentimento por ela, o qual se traduz em um pertencimento ao lugar–cidade, estado, país” (CASTRO e MONASTIRSKY, 2013, p. 3). O empenho para a preservação desses bens implica a reflexão sobre possíveis maneiras de atuação em amplas áreas conformadas por remanescentes da atividade industrial ferroviária. Para Dorado e Dorado (2011) os remanescentes ferroviários configuram-se como paisagem industrial, vinculada a concepção de paisagem cultural, uma vez que contempla, em seu entendimento, a memória do território e uma expressão cultural.

O conceito de paisagem é um campo de discussão constante entre diferentes teóricos, em especial, os geógrafos. De modo mais amplo, inicialmente, tomamos a concepção de Milton Santos que define paisagem como “[...] o conjunto de formas criadas em momentos históricos diferentes que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza” (SANTOS, 2006, p. 66). A relação entre o cultural e o natural caracteriza a noção de paisagem desde suas primeiras abordagens na geografia cultural de Carl Ortwin Sauer, em 1925. As formas constituídas no espaço, sob diferentes contextos, possibilitam a leitura de aspectos sociais, econômicos, históricos, entre outros, que permitem reconhecer a formação de localidades e as interações humanas com as paisagens remanescentes que seguem fazendo parte da vida social, mesmo após a desativação de seu uso original, como no caso do patrimônio ferroviário. Os vestígios dessa estrutura industrial permanecem registrados como rugosidades (SANTOS, 2006) e, nesse caso, como camada de atividade industrial anterior no território.

Em vista disso, compreendemos que a observação e análise da paisagem permite verificar o impacto, a influência, as transformações e sobreposições no território, de modo a auxiliar na compreensão da valoração que justifica a proteção do patrimônio ferroviário. Atualmente o principal instrumento utilizado para a proteção do patrimônio material é o tombamento, que consiste em “[...] um ato declaratório do qual decorriam consequências e obrigações de ambas as partes [Estado e proprietário], mas, principalmente, limitações



e restrições à propriedade, no sentido da conservação do bem tombado” (SCIFONI, 2019, p. 19-20). Apesar da relevância desse instrumento de proteção, Kühl menciona que “[...] o tombamento como norma é concebível para medida de proteção a monumentos (edifícios grandiosos e isolados) do século XIX. Funcionam mal para vias e áreas urbanas” (KÜHL, 2016, s/p). Ribeiro (2007) também aponta que há problemas na demarcação de grandes áreas no instrumento de tombamento, muitas vezes, inibindo órgãos de preservação em tombar paisagens.

Cabe destacar que a dimensão e alcance dos elementos considerados nos processos de tombamento atribuídos ao patrimônio ferroviário no Brasil passou por diferentes fases, mas, acredita-se que persista a indefinição de uma abordagem que contemple a complexidade dessa tipologia de patrimônio. Isso, pois, ao se observar a vasta atuação dessa atividade industrial, considera-se que “[...] certos fenômenos não podem ser apreendidos se não considerarmos extensões grandes” (LACOSTE, 1988, p. 37). No estado de São Paulo, seguindo a lógica federal de proteção, na qual se enfatizava a monumentalidade, inicialmente se atribuía a proteção a bens isolados, muitas vezes centrados no edifício da estação ferroviária, ainda que tenha havido uma exceção no caso do tombamento do Sistema Funicular de Paranapiacaba, conforme aponta Moraes e Oliveira (2017). Como um possível avanço, percebe-se em processos atuais de proteção do patrimônio ferroviário a relação entre os diferentes elementos que o compõem, ou seja, não mais centrado unicamente em estações, mas também a sua relação com vilas e armazéns (MORAES e OLIVEIRA, 2017). Ainda assim, é insuficiente, pois, geralmente, centra-se apenas em edificações.

Logo, se faz necessária a adoção de instrumentos de proteção que considerem o patrimônio ferroviário em sua complexidade e extensão, tendo em vista que suas marcas culturais “[...] estão expressas materialmente na paisagem citadina, considerando o processo de evolução urbana e novos arranjos de organização socioespacial que refletem usos e ocupações do território diretamente resultantes da implantação da malha ferroviária” (BISPO e PROCHNOW, 2016, s/p). Há de se considerar em seu escopo de atuação as formas com valorações recriadas por meio da refuncionalização, uma vez que “[...] cada período histórico corresponde um período e padrão de refuncionalização” (EVASO, 1999, p. 42), e consequentes novas significações atribuídas aos bens através dos tempos. Demanda, portanto, níveis mais abrangentes de percepção, visto que o patrimônio ferroviário não se restringe às edificações, bens imóveis ou móveis, mas



abrange resquícios intangíveis, relacionados a vivências, pessoas, transformações no traçado urbano, alterações em modos de vida e costumes. Atua na reestruturação de dinâmicas, entre outros elementos perceptíveis somente através de um olhar ampliado e sensível do meio. “Ultrapassando, portanto, sua concepção como fenômeno presencialmente visual, mas com uma nítida relação entre as pessoas e o lugar e como agente unificador de disciplinas” (DORADO, 2019, p. 317).

Assim como o tombamento não é ideal para grandes áreas, a leitura paisagística do patrimônio ferroviário pode apresentar certas dificuldades, principalmente no que diz respeito à sua eficácia operacional para a produção de metodologias, conforme destaca Paes (2017), ao comentar acerca de paisagens culturais. Tendo em vista essa dificuldade, e os demais problemas expostos, pretendo por meio deste estudo, ainda em fase inicial de desenvolvimento no doutoramento em Geografia no Instituto de Geociências da Universidade de Campinas (IG/UNICAMP), analisar políticas e instrumentos internacionais de proteção à paisagem, proporcionando reflexão ao patrimônio ferroviário. Acredito que a base teórica e metodológica constituída nesses planos pode auxiliar na reflexão acerca do patrimônio ferroviário, de modo que considere o impacto da inserção, atuação, desativação, valoração, preservação e refuncionalização desse patrimônio.

Em relação às investigações desenvolvidas nesse campo, cabe mencionar Freire (2017) cuja pesquisa diz respeito a percepções do patrimônio ferroviário no território. Entretanto, no seu caso a abordagem parte da concepção desse patrimônio como rede, e da hierarquização de bens protegidos, mas não necessariamente seu tratamento como paisagem, conforme proposto neste estudo. Albuquerque (2018) investiga a paisagem de Paranapiacaba, contudo se concentra nas dinâmicas citadinas, e não necessariamente essa relação como medida de proteção do patrimônio junto a órgãos de preservação. Ribeiro (2007) que trata acerca da paisagem cultural, considerando em sua discussão as metodologias internacionais de proteção à paisagem, mas não focando no patrimônio industrial ferroviário. Rodrigues (2012) reúne as práticas de proteção pelos órgãos de preservação ao patrimônio industrial, no entanto, não acrescentando à discussão a temática paisagem e suas potencialidades através das metodologias de preservação desse patrimônio, conforme proponho neste estudo. Por fim, Mesquita e Pierotte (2018) abordam a relação conceitual entre o patrimônio industrial como elemento da paisagem cultural e esta como sua conformadora, constatando a importância do trato do conjunto



desses conceitos, mas, sem se aprofundar no caso do patrimônio ferroviário, especificamente em sua concepção como paisagem na atribuição da proteção.

Ainda que tenha ocorrido algumas iniciativas para a preservação do patrimônio como paisagem no Brasil, conforme discutem Scifoni (2017) e Pereira (2020), persiste a indefinição metodológica associada a insuficiência de corpo técnico competente, no que diz respeito a quantidade e interdisciplinaridade demandada neste tipo de abordagem. Acredito que as metodologias internacionais podem auxiliar nas diferentes etapas que consistem esse processo, neste caso, principalmente, no que se refere ao patrimônio ferroviário, haja vista sua larga extensão e influência na conformação da paisagem na qual se insere, cujo impacto pode ser apreendido por meio da análise paisagística. Desse modo, parto da hipótese que a compreensão do patrimônio ferroviário por meio da análise paisagística apresenta-se como uma possibilidade de atuação na proteção dos bens tangíveis e intangíveis associados a essa tipologia de patrimônio, fundamentando-se em exemplos concretos para sua identificação, caracterização, proteção e gestão.

## **METODOLOGIA**

O aprofundamento nas políticas e metodologias internacionais de proteção ao patrimônio compreendido como paisagem se baseia em experiência internacional<sup>2</sup>. Buscou-se apresentar os conceitos presentes em metodologias internacionais de definição de propostas e formas de registros e intervenção sobre o patrimônio por meio de análise paisagística. Sua reflexão acerca do patrimônio ferroviário fundamenta-se em investigação bibliográfica com base em estudos realizados por autores fundamentados em múltiplas disciplinas.

## **METODOLOGIAS INTERNACIONAIS DE IDENTIFICAÇÃO E ANÁLISE DA PAISAGEM**

---

<sup>2</sup> Vinculado a Estágio e Pesquisa no Exterior (BEPE) financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP - processo nº 2018/00569-7) com pesquisa intitulada: “*Categoría de paisaje y metodologías espaciales aplicadas al patrimonio*”, sob orientação da professora Doutora María Isabel Alba Dorado e professor Doutor Eduardo Romero de Oliveira.



Neste item pretende-se apresentar discussões dispostas em distintas metodologias de identificação e análise da paisagem, de modo a contribuir para a reflexão ao tratamento do patrimônio ferroviário. Todos os planos aqui selecionados foram desenvolvidos em âmbito europeu, resultado de levantamento anteriormente realizado, que inclusive motivou o desenvolvimento do projeto de doutoramento em curso. A principal referência que fundamenta grande parcela dos planos é o Convênio Europeu de Paisagem (2000). Além deste, serão também apresentados neste item o *Landscape Character Assessment* (2002), elaborado no Reino Unido; o *Blaenavon World Heritage* (2011), desenvolvido em Gales; e o *Registro de Paisajes de Interés Cultural de Andalucía* (2012), em âmbito espanhol. Tais documentos colaboram na discussão sobre a identificação, proteção e gestão de paisagens, de modo a auxiliar na reflexão do objetivo aqui proposto.

O Convênio Europeu de Paisagem (CEP) foi elaborado em Florença, Itália, em outubro de 2000, por um grupo de especialistas de distintos países e representantes dos poderes locais e regionais. Suas recomendações foram posteriormente ratificadas por diversos países membros do Conselho, na qual utiliza-se como suporte a essa discussão a ratificação espanhola de 2008. Propõe em seus princípios gerais salvaguardar e promover os ideais de um patrimônio comum entre seus membros, mediante acordos nos campos econômico, social e ambiental, baseado no desenvolvimento sustentável. O objetivo fundamental do CEP consiste em promover a proteção, gestão e ordenação das paisagens europeias (CONSEJO DE EUROPA, 2008).

O conceito paisagem é apresentado neste documento como “[...] *cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos*” (CONSEJO DE EUROPA, 2008, Cap. I, Art. 1). Considera-se que a paisagem desempenha um importante papel de interesse geral, constituindo-se um recurso favorável à atividade econômica, e que sua proteção, gestão e ordenação podem contribuir na geração de emprego. Entendida também como contribuinte na formação das culturas locais e como componente do patrimônio natural e cultural. Abarca não somente territórios visíveis com excepcional grau de beleza, mas também áreas degradadas e que em ambos os casos representa um elemento de importância para a qualidade de vida da população de seu entorno (CONSEJO DE EUROPA, 2008). Nesse ponto cabe destacar a citação de Claval ao mencionar a recomendação de Sauer (1925/1998), precursor da Geografia Cultural, campo que apresenta nova perspectiva à paisagem: “o que há de mais original na



apreensão das paisagens está na atenção que se deve prestar à sua dimensão viva” (CLAVAL, 2004, p. 46), na qual podemos associar às suas transformações e às pessoas que a compõem e suas vivências, elemento chave na conceituação de paisagem proposta no CEP.

Além disso, destaca-se a importância atribuída na definição às paisagens não excepcionais, na qual associa à paisagem vernacular, relativa ao sujeito comum, em que determinadas estruturas ferroviárias poderiam se enquadrar, como a vila ferroviária, por exemplo. Para Pizziolo (2002), o CEP é um documento orientado a uma atenção própria e diferenciada à paisagem, apresenta uma definição sensível e integradora, que comporta uma visão relacional e dinâmica da paisagem (PIZZIOLO, 2002 apud NARANJO, 2008), em contrapartida à sua dimensão subjetiva, social e não elitista (PRIORE, 2002 apud NARANJO, 2008) ao ressaltar o caráter da paisagem e das populações que a percebem. Ao aproximar as populações como agentes principais no processo de identificação e proteção das paisagens o CEP aprofunda a compreensão sobre as valorações a elas atribuídas pelos sujeitos.

O segundo documento a ser tratado neste item é o guia intitulado *Landscape Character Assessment* (LCA), desenvolvido por *The Countryside Agency e Scottish Natural Heritage*, conformado como ferramenta direcionada a todas as ações voltadas à paisagem, apresentando métodos e técnicas para estimar o caráter paisagístico na Inglaterra e Escócia. Direciona-se a todos os indivíduos cujas atividades afetam a paisagem, como a comunidade local, governo, departamentos e agências, companhias de desenvolvimento e organizações privadas. Visando, portanto, atuações integradas entre todas as entidades e grupos envolvidos diretamente com a paisagem. O guia é dividido em duas partes, a primeira voltada aos aspectos teóricos (introdução; os princípios e processos; definição do âmbito ou seu alcance; trabalho de laboratório; trabalho de campo; classificação e descrição; e a elaboração dos processos de caracterização da paisagem). A segunda parte se direciona às ações práticas, ou seja, de aplicação no planejamento e na conservação e gestão da paisagem.

Esta metodologia, através dos processos de caracterização, identificação, mapeamento, classificação e descrição da caracterização da paisagem, converte-se em um instrumento para os diferentes processos de decisão direcionados à paisagem, reconhecendo-a como uma relação entre as pessoas e o espaço (SCOTTISH NATURAL HERITAGE e THE COUNTRYSIDE AGENCY, 2002). Desse modo, o LCA é



compreendido como uma metodologia capaz de responder, desde uma perspectiva integradora, as necessidades que as paisagens apresentam em seu estudo, e na definição de estratégias de intervenção que permitam a salvaguarda de seus valores e caráter (DORADO, 2018). Utilizando diferentes e modernas técnicas para seu planejamento e execução.

Para a caracterização da paisagem, o LCA considera particulares combinações da geologia, relevo, usos do solo, vegetação, padrões do campo e assentamentos humanos, aspectos históricos, sociais, culturais e patrimoniais. Trata-se, portanto, de um plano amplo e de caráter interdisciplinar para a caracterização de paisagens. Considera-se no guia que a caracterização de distintas paisagens demonstra particulares percepções do espaço, no qual sugere a sobreposição de informações através da ferramenta Sistema de Informação Geográfica (SIG). Dentre as demais colaborações presentes no LCA, destaca-se a proposta de aplicação do guia em diferentes níveis. O guia propõe, com o auxílio da ferramenta SIG, a realização de hierarquia da paisagem desde diferentes níveis de detalhamento, gráficos e informativos, por meio da base de dados associados, seguindo de acordo com a escala utilizada. No documento são detalhados os parâmetros para a hierarquização das paisagens, que segue de pequenas até grandes escalas, ou seja, do nível nacional e regional até o local. De certo modo, semelhante às ‘ordens de grandeza’ discutidas por Lacoste (1988), justamente com o objetivo de interseções entre os conjuntos espaciais.

A segunda parte da metodologia LCA consiste em apresentar as possíveis aplicações desse guia em diferentes tratamentos da paisagem. Em primeiro momento se destaca a aplicação no planejamento relacionado às mudanças da paisagem; na formulação de políticas específicas; no desenvolvimento do controle de atividade; na distribuição de terras para o desenvolvimento; e em processos como avaliação ambiental (SCOTTISH NATURAL HERITAGE e THE COUNTRYSIDE AGENCY, 2002). Ou seja, constituindo-se em um plano de caráter instrutivo às dinâmicas nas quais as paisagens estão sujeitas. Cabe mencionar que a transformação faz parte da paisagem, “contudo, se consideramos que as paisagens são construídas socialmente, elas não se esgotam: o que se esgota ou degrada é um determinado recurso natural ou uso da paisagem” (LUCHIARI, 2001, p, 21-22). Em visto disso, no LCA é mencionado seu caráter informativo para políticas de manutenção e conservação da paisagem. De maneira



a influenciar nas decisões acerca das mudanças de usos do espaço, intervenções e planos incidentes na extensão e intervenção da paisagem.

O plano *Blaenavon World Heritage Site* direcionado ao *Blaenavon Industrial*, em Gales, foi elaborado no período de 2011-2016, a partir do título atribuído a essa área pela *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO) como patrimônio da humanidade. A organização responsável pela preparação do plano foi a *Torfaen County Borough Council* (TCBC) em solicitação da parceria de gestão do Patrimônio Mundial Blaenavon. O principal intuito de elaboração do plano foi a proteção da paisagem cultural e a apresentação, promoção e geração econômica de *Blaenavon Industrial* por meio do turismo cultural. A estrutura do plano é composta por cinco partes principais: 1. Responsabilidade de Gestão e Descrição do Sítio; 2. Descrição e Valores do Sítio; 3. Adversidades; 4. Finalidade de Gestão e Objetivos; 5. Propostas de Gestão para o Sítio.

Neste plano cabe destacar a consolidação de parcerias entre distintos agentes especialistas em diferentes áreas, organizadas com a finalidade de garantir a preservação dos valores universais do Blaenavon associado à sua refuncionalização. Foram firmadas alianças de distintas origens (público, privada ou voluntários da comunidade). Para isso estabeleceram um zoneamento no qual cada organização envolvida na gestão do Blaenavon era responsável por um espaço e por determinadas ações previstas dentro de um plano geral (formulado por todos esses agentes), sobre ações convergentes com suas especialidades e interesses. Abrangendo, portanto, grande parte do território protegido desde uma escala paisagística como a do Patrimônio Mundial Blaenavon.

O caráter geológico da área na qual a paisagem industrial do Blaenavon se insere foi composto por grandes reservas minerais, matéria prima essencial para a elaboração do ferro, com limites propícios para a exploração desse produto (TCBC, 2011). Motivou, portanto, transformações sociais, culturais e econômicas em seus limites, até a decadência da indústria e sua regeneração econômica com os novos usos, como a implantação do Museu do Carvão em 1983 em espaço industrial conhecido como *Big Pit*. A estratégia de reconversão seguiu ativa desde sua proteção como patrimônio mundial. Ao analisar os critérios dispostos para a proteção da paisagem de Blaenavon como patrimônio da humanidade pela UNESCO em 2000, percebe-se ainda a prevalência da consideração da excepcionalidade do sítio, conforme observado nos critérios estabelecidos pela UNESCO no período.



De modo semelhante aos LCA, o plano *Blaenavon World Heritage Site* também se utiliza de ferramentas de georreferenciamento, inclusive para constituir o zoneamento mencionado anteriormente, no qual se destacam as características predominantes em cada área, como os rios, áreas verdes, áreas ocupadas, entre outras; além da possibilidade de sobreposição dessas informações. O mapeamento também orienta as organizações para a gestão da paisagem, em suas diferentes escalas de atuação. Nos planos de gestão são estabelecidas questões sumárias, tais como o monitoramento; renovação das sociedades e seus objetivos; confirmação da estrutura de gestão e responsabilidades; garantias de financiamentos futuros; e associações com entidades privadas para fins de financiamento.

Em relação à proteção do caráter desse sítio como patrimônio mundial, se recomenda a utilização de estudos realizados sobre a área em políticas públicas direcionadas à paisagem; ações contínuas para a proteção e uso do espaço; consideração do patrimônio intangível; encorajamento da comunidade para sua participação em ações de proteção e conservação dos valores da paisagem industrial de Blaenavon; utilização de técnicas de informação para a construção de uma eficiente base de dados e identificação de qualidades para o monitoramento e manutenção (TCBC, 2011).

Como forma de reativação econômica da paisagem industrial é proposta a promoção de atividades de cunho econômico e social, a exemplo do turismo cultural, entendido no plano como de grande potencialidade. Em relação à gestão, é mencionada a organização hierárquica das entidades associadas, em ações direcionadas a diferentes temas como Marketing e Promoção (integração as medidas de interpretação e apresentação dessa paisagem); Educação e Interpretação; Acesso e Paisagem (propostas de zonas dinâmicas, e instalação de painéis informativos e interpretativos); Ambiente Histórico (revisão dos planos de identificação, proteção, conservação, apresentação e monitoria dos monumentos); Ambiente Natural; e o Centro de Blaenavon (desenvolvimento de planos e implantação de propostas para a regeneração e restauração do centro; integração com outros planos desenvolvidos para essa área, assim como com a comunidade e demais entidades administrativas; e a construção de um fundo de financiamento).

O diferencial do *Blaenavon Industrial* em comparação aos outros planos aqui apresentados é o incentivo explícito de promoção turística da paisagem protegida. Iniciativa geralmente incentivada pela própria UNESCO para patrimônios mundiais. Nessa situação o patrimônio apresenta-se como “[...] uma particularidade do espaço [...] passível



de ser consumido, portanto, vendido como fenômeno que distinguiria um sentido e um estilo para o consumo deste lugar” (CARLOS, 2017, p. 27). As propostas de atividades econômicas voltadas ao turismo, na visão de Carlos (2017), configuram-se em uma “valorização do valor”, neste caso, dos valores universais que justificam a proteção da paisagem industrial de Blaenavon. Outro ponto a se destacar a respeito desse plano é a proteção de uma paisagem de tipologia industrial, considerada sua influência na transformação social, cultural e econômica em seus limites. A paisagem industrial é compreendida como categoria mais ampla na qual se encontra o patrimônio ferroviário, ou mesmo, a paisagem ferroviária, cuja influência e conformação pode ser observada em diferentes incidências no Brasil protegidas a níveis federais, estaduais e também municipais.

Por fim, o último plano a se destacar é o *Registro de Paisajes de Interés Cultural de Andalucía* (R-PICA), documento concebido à base de critérios para projetos e atuações sobre a paisagem, consolidando-se como uma das protagonistas das políticas de incidência territorial. Foi desenvolvido por agentes do *Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico* (IAPH) em 2012. Compreende que a categoria de paisagens culturais ou patrimoniais oferece uma nova escala na qual é possível compreender os valores dos bens culturais. “[...] *los conjuntos históricos y los entornos se revelan insuficientes para una responsabilidad de protección que se fija ahora en la escala general del territorio. Esto motiva no sólo un cambio de escala, sino también un cambio en la concepción de la propia protección*” (CÁMARA, et. al., 2012, p. 65). Traçando um paralelo à política brasileira de proteção ao patrimônio, especificamente o tombamento à grandes áreas, reconhece-se no R-PICA a insuficiência dessa abordagem para abarcar o patrimônio de larga extensão, conforme se propõe na abordagem paisagística apresentada no documento.

O R-PICA adota a definição de paisagem cultural proposta no Plan Nacional de Paisaje Cultural (PNPC): “[...] *paisaje cultural es el resultado de la interacción en el tiempo de las personas y el medio natural, cuya expresión es un territorio percibido y valorado por sus cualidades culturales, producto de un proceso y soporte de la identidad de una comunidad*” (PNPC, 2011, p. 22 apud CÁMARA, et. al., 2012, p. 66). Reconhece que “*definir paisajes de interés cultural supone la asignación de valores patrimoniales a una parte del territorio*” (CÁMARA, et. al., 2012, p. 66). Portanto, trata-se de uma tarefa de extrema responsabilidade e que demanda a participação ativa de todos os envolvidos,



em especial a comunidade que a cerca. Dessa maneira, se reconhece que ao atribuir políticas direcionadas à paisagem, também são agregados elementos de relevância para a compreensão do território que, inicialmente, não estavam inclusos nas percepções de preservação do patrimônio. Demandando, portanto, gestão integral do território com novos modelos de participação cidadã.

Como última etapa proposta no R-PICA destaca-se a fase de valoração, diagnóstico e recomendações, na qual se propõe registrar os valores principais de cada paisagem de interesse cultural; relacionar os impactos e ameaças; e as recomendações básicas para a gestão da paisagem e sua planificação espacial e setorial. Ao fim, indica-se a necessidade de que as teorias patrimoniais considerem os temas relativos ao território e incorporem novas escalas para a gestão dos bens patrimoniais (itinerários culturais, paisagens culturais...), como contrapartida às dificuldades conceituais e de procedimentos que comprometem a gestão e a proteção dos bens patrimoniais (CÁMARA, et. al., 2012). A recomendação de incorporação de diferentes escalas para a gestão demonstra-se uma relevante estratégia para o tratamento a grandes áreas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os documentos aqui relacionados demonstram uma série de reflexões e métodos que auxiliam no entendimento e proteção do patrimônio por meio da categoria geográfica paisagem. A definição de paisagem apresentada no CEP, como resultado da interação entre fatores naturais e/ou humanos, é concernente a adotada na Geografia Cultural preconizada por Sauer (1925), ainda que esta tenha recebido críticas, principalmente no que diz respeito a adoção do caráter superorgânico<sup>3</sup> da paisagem. Além disso, a compreensão estabelecida no documento no qual paisagem é entendida tal como a compreende a população é primordial nas discussões concernentes à preservação do patrimônio, uma vez que a comunidade é um dos principais agentes no reconhecimento e preservação do bem.

A esta discussão é possível associar a necessidade de identificação da valoração atribuída à paisagem pelos próprios sujeitos que vivenciam e interagem com ela cotidianamente. As estruturas ferroviárias se encontram contempladas como paisagens

---

<sup>3</sup> vide Cosgrove (1983) e Duncan (2002).



não excepcionais, neste caso, ligadas ao trabalho e indústria, cujo impacto e permanência são percebidos no espaço mesmo após a desativação de sua função original. No que diz respeito a reflexão ao patrimônio ferroviário protegido como paisagem, as definições dispostas no CEP contribuem na compreensão da necessidade de consideração dos bens a ele associados, tangíveis e intangíveis, que contribuíram e seguem contribuindo na formação de culturas locais. Principalmente ao considerar o pertencimento dos sujeitos componentes dessas paisagens para com esses bens, de modo a reconhecer as valorações dos próprios sujeitos que compõe a imaterialidade do patrimônio, seja pelo fato de terem participado das atividades industriais durante seu período ativo, ou mesmo, por refuncionalizações recentes propostas aos antigos complexos ferroviários.

No LCA se propõe a caracterização mais ampla das paisagens, considerando-se os elementos geológicos, geográficos, urbanísticos, entre outros. Tal caracterização é concebível ao caso do patrimônio ferroviário, uma vez que se trata de grandes estruturas, por vezes alocadas nas proximidades de áreas de preservação ambiental, e que influenciaram na formação urbanística de diversas cidades. Essa caracterização, conforme disposto no LCA, contaria com especialistas diversos, de modo a fundamentar planejamentos propostos em diferentes áreas, em especial, no campo de preservação do patrimônio integrado a políticas urbanísticas em planos participativos. A grande relevância desse plano é justamente a compreensão do caráter intuitivo das transformações nas quais a paisagem está sujeita, e, se tratando do patrimônio ferroviário, a já mencionada refuncionalização e novas dinâmicas urbanas as quais a área que o conforma estão sujeitas, servindo de parâmetro a agente públicos e privados nesses processos de manutenção.

O plano *Blaneavon Industrial Site* demonstra a concepção de paisagem que se diferencia de outras paisagens protegidas pela UNESCO em seus parâmetros de excepcionalidade, ao considerar uma paisagem industrial de valores universais. Como algo característico da proteção atribuída pela UNESCO se destaca o incentivo do uso turístico do bem protegido, inclusive com o direcionamento de gestões especializadas específicas para esse intuito. A consolidação de um plano de gestão e uso de um patrimônio declarado atua frente a manutenção dos valores destacados sobre o bem protegido. Principalmente ao conformar uma gestão coletiva, hierarquizada por meio de zoneamento, na qual cada especialidade se organiza de acordo com as especificidades de cada zona. Se tratando de largas extensões como a paisagem, especificamente se referindo



a paisagem industrial ferroviária, tão diversa, complexa e dinâmica, o plano de gestão e uso vem em contrapartida às constantes pressões especulativas.

Quanto ao R-PICA, a noção de paisagem se associa a uma possível gestão do território, na qual consideram, inclusive, paisagens cuja a característica conformadora se expande a diferentes territórios. Algo possível de associar aos sistemas de transporte, como o ferroviário, por meio de estruturas sistêmicas que avançam para além do que a vista é capaz de alcançar. A proposta de gestão participativa e integrada, ainda que se demonstre de difícil execução no âmbito da gestão pública, pode ser uma alternativa, principalmente considerando-se a extensão de complexos ferroviários, bem como a diversidade de usos que conformaria. Tal gestão poderia se expandir, para além da gestão pública, mas também considerando os setores privados e sociais, compartilhando de um mesmo plano geral estabelecido pelo órgão de preservação e formatado, preferencialmente, por equipe interdisciplinar de técnicos.

Essas reflexões demonstram o tamanho desafio para a preservação do patrimônio ferroviário por meio de leitura paisagística, devido a proposta de gestão integrada, ou mesmo, da formatação de planos interdisciplinares por parte dos corpos técnicos de órgãos de preservação. Em fases posteriores dessa pesquisa ainda em desenvolvimento no âmbito de doutoramento em Geografia, pretende-se aprofundar nas discussões acerca da paisagem na disciplina Geografia; identificar os diferentes instrumentos de preservação aplicados à paisagem cultural e ao patrimônio ferroviário, em âmbito nacional, estadual ou mesmo municipais no Estado de São Paulo, que se destaquem frente a preservação desses bens; bem como a identificação de outras políticas e metodologias de preservação do patrimônio a partir da análise paisagística, de modo a auxiliar no aprofundamento do caso brasileiro, em especial, ao patrimônio industrial ferroviário.

## **AGRADECIMENTOS**

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. E também pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) (processo nº 2017/06220-3 e 2018/23340-5). As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade da autora e não necessariamente refletem a visão da FAPESP.



## REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, E. M. **Desvendando a paisagem banal da Vila Ferroviária de Paranapiacaba**. Tese Doutorado – Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2018. 165 f.
- BISPO, A.; PROCHNOW, L. Paisagem cultural e patrimônio ferroviário: discursos de preservação no Brasil e na Argentina. **4º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto**. Belo Horizonte, de 26 a 28 de setembro de 2016.
- CÁMARA, J. M. R. (et al). *Registro de paisajes de interés cultural de Andalucía. Criterios y metodología*. **Revista PH**. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Junta de Andalucía, 2012.
- CARLOS, A. F. A. Turismo e patrimônio: um aporte geográfico. In: PAES, M. T. D.; SOTRATTI, M. A. (Orgs.). **Geografia, turismo e patrimônio cultural**. São Paulo: Annablume, 2017.
- CASTRO, W. R.; MONASTIRSKY, L. B. O patrimônio cultural ferroviário no espaço urbano: reflexões sobre a preservação e os usos. In: **EGAL - ENCONTRO DE GEOGRAFOS DA AMERICA LATINA**, 14, 2012, Lima. Observatório Geográfico da América Latina. 2013.p.1-18.
- CLAVAL, P. A paisagem dos geógrafos. In: CORREA, R. L.; ROSENDHAL, Z. (Orgs.). **Paisagens, textos e identidade**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2004.
- CONSEJO DE EUROPA. *Recomendación CM/Rec(2008)3 del Comité de Ministros a los Estados miembro sobre las orientaciones para la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje*, 2008.
- COSGROVE, D. E. Em direção a uma geografia cultural radical: problemas da teoria. Tradução de Olívia B. Lima da Silva. **Antípode – a Radical Journal of Geography**, Worcester, 15 (1). 1983, pp 1-11
- COUNTRYSIDE AGENCY AND SCOTTISH NATURAL HERITAGE. *Landscape Character Assessment: guidance for England and Scotland*. Carys Swanwick, Department of Landscape, University of Sheffield, Land Use Consultants, 2002. Disponível em: <<http://www.snh.org.uk/pdfs/publications/LCA/LCA.pdf>>. Acesso em 7 de dezembro de 2018.
- DORADO, M. I. A.; DORADO, M. A. A. *Nuevos paisajes culturales: acciones conceptuales en el paisaje industrial andaluz en su tratamiento como paisaje cultural*. **I Congreso Internacional de Investigación sobre paisaje industrial**. Sevilla: Junta de Andalucía, 2011.



DORADO, M. I. A. Concepção de uma metodologia para a identificação, caracterização, valoração e intervenção na paisagem do patrimônio 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. 307-332.

\_\_\_\_\_. *Methodological advances in the analysis, assessment and intervention of industrial landscapes. In: Congreso XVII TICCIH Chile. Patrimonio industrial. Entendiendo el pasado, haciendo el futuro sostenible.* Santiago, 2018, p. 265-268.

DUNCAN, J. S. O supraorgânico na geografia cultural americana. **Espaço e Cultura**, UERJ, RJ, N. 13, p. 7 – 33, jan./jun. de 2002.

EVASO, S. A refuncionalização do espaço. São Paulo: **Revista Experimental**, 1999, p. 33-54.

FREIRE, M. E. L. **Patrimônio ferroviário**: a preservação para além das estações. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação. Desenvolvimento Urbano, Recife, 2017. 263 f.

KÜHL, B. M. A expansão ferroviária em São Paulo (Brasil) e problemas para a preservação de seu patrimônio. **TST**, Diciembre 2012, n° 23, pp. 156-187.

\_\_\_\_\_. Estações Ferroviárias. **Escola da cidade**. Aula ministrada em 01 de abril 2016. Captação Clarissa Mohany. Edição: Clarissa Mohany.

LACOSTE, Y. (1988). **A Geografia – isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra**. Campinas: Papirus, 2012, 19ª ed.

LUCHIARI, M. T. D. P. A (re)significação da paisagem no período contemporâneo. In: CORREA, R. L.; ROSENDHAL, Z. (Orgs.). **Paisagem, imaginário e espaço**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2001.

MESQUITA, Z.; PIEROTTE, O. O patrimônio industrial como elemento da paisagem cultural e a paisagem cultural conformando o patrimônio industrial: uma relação conceitual. **Geosul**, Florianópolis, v. 33, n. 69 (Dossiê: Geografia Cultural), p. 66 – 87, dez. 2018.

MORAES, E. H; OLIVEIRA, E. R. O patrimônio ferroviário nos tombamentos do estado de São Paulo. **Revista Memória em Rede**, Pelotas, v.9, n.16, Jan./Jul.2017. p. 18-42.

NARANJO, F. Z. *El Convenio Europeo del Paisaje: un nuevo impulso para un gobierno del territorio con sentido de futuro. Cuadernos de Ordenación del Territorio*, N° 1 (5ª época), 2008.

PAES, M. T. D. Paisagem cultural e patrimonialização contemporânea da cultura: apontamentos geográficos. In: CASTRIOTA, L. B.; MONGELLI, M. M. (Orgs.) 1º



**Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto.** Brasília: IPHAN; Belo Horizonte: IEDS, 2017.

PEREIRA, D. C. A chancela da Paisagem Cultural Brasileira: 10 anos de caminhos e descaminhos de uma política de cultura com compromisso social. **Revista Memória em Rede**, Pelotas, v.12, n.22, Jan/Jun.2020.

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

RODRIGUES, A. R. Patrimônio industrial e os órgãos de preservação na cidade de São Paulo. **Revista CPC**, São Paulo, n.14, p. 030-056, maio 2012/out. 2012.

SANTOS, M. **A natureza o espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SAUER, C. O. A morfologia da paisagem. Tradução de Gabrielle Corrêa e revisão de Roberto Lobato Corrêa. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z., orgs. **Geografia cultural: uma antologia.** Rio de Janeiro: EdUERJ, 2012.

SCIFONI, S. Conhecer para preservar: uma ideia fora do tempo. **Rev. CPC**, São Paulo, n.27 especial, p.14-31, jan./jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Cultural landscape in Brazil: legal instruments and the challenges of protection. In: Lopes da Cunha, F.; Santos, M.; Rabassa, J. (Org.). **Latin american heritage.** 1ed.Cham: Springer, 2017, v. 1, p. 137-149.

TORFAEN COUNTY BOROUGH COUNCIL. **Blaenavon World Heritage Site** (2011). Gales, 2011.