



Traçado de um percurso da valorização do patrimônio ferroviário: Patrimônio Urbano, Inventário e Ferrovias (França e Brasil)*

An outline to the railway heritage preservation: Urban Heritage, Inventory and Railways (France and Brazil)

LOURENCETTI, Fernanda de Lima¹

Resumo: O objetivo deste artigo é relacionar duas diferentes políticas de valorização patrimonial, a aplicada na França e a aplicada no Brasil, e o reflexo das mesmas na preservação do patrimônio ferroviário. Entre as diferentes formas de análise do desenvolvimento do patrimônio ferroviário, existe um percurso vinculado com o desenvolvimento do conceito do patrimônio urbano. A criação de inventários tornou a França o país pioneiro no reconhecimento do legado ferroviário, entretanto, em um momento na história, a sua iniciativa encontrou-se com o desenvolvimento internacional das premissas estipuladas para a valorização do patrimônio urbano e passou a segui-lo paralelamente, como o Brasil fez desde o início da sua política de valorização. A adaptabilidade conceitual do patrimônio urbano mostrou-se fundamental para a

* CIDEHUS - UID/HIS/00057/2013 (POCI-01-0145-FEDER-007702)

¹ Graduada na UNESP de Bauru (2011) e mestre pelo ERASMUS Mundus TPT1 (2015), atualmente desenvolve uma pesquisa de doutorado na Universidade de Évora em Portugal através do Departamento de História e é membro doutorando integrado do Centro de Pesquisa CIDEHUS. Email:fernanda.delima@gmail.com

compreensão da concepção do patrimônio ferroviário e do destino dado ao mesmo.

Palavras-chave: Patrimônio Urbano; Patrimônio Industrial; Inventário; Patrimônio Ferroviário.

Abstract: The aim of this article is to establish a relationship between two different heritage value policies, one from France and another one from Brazil, and their influence in the railway heritage preservation. Among several ways of analysis of the railway heritage development, there is an outline related to the development of the urban heritage concept. The creation of an inventory turned France into the pioneer in the railway legacy appreciation, however, in some moment of history, its initiative lies with the international development of the urban heritage basic assumptions and they keep developing side by side, like happened in Brazil since the beginning of its safeguard policies. The adaptability of the urban heritage concept increase turned up to be a key to the understanding of the railway heritage and to its future management.

Keywords: Urban Heritage; Industrial Heritage; Inventory; Railway Heritage

Introdução

A preocupação com as áreas ferroviárias em busca de novos cenários urbanos e de sua valorização cultural tem estimulado a sua preservação em diversos países. Grande parte destas áreas foram marcadas pelo desenvolvimento industrial e, a partir da desindustrialização, mais significativa a partir da década de 90, tornaram-se vazios urbanos, centro de criminalidade e um lugar de triste nostalgia para muitos cidadãos. Depois de diversas discussões teóricas em âmbito internacional, este patrimônio passou a receber maior atenção através de um percurso de valorização que partiu do patrimônio urbano como um monumento de um valor clássico e isolado até o patrimônio ferroviário como um complexo que faz parte da classificação “patrimônio industrial”.

As discussões sobre o valor das paisagens urbanas já ocorrem durante um longo período de tempo. A ampliação conceitual sofrida pelo patrimônio urbano partiu da valorização dos objetos edificados até o seu valor dentro de um complexo urbano e dentro dos hábitos desenvolvidos em meio a diferentes comunidades. Dentro desta evolução foram criados diversos contextos interpretativos, dos quais será destacado o patrimônio industrial e mais especificamente o patrimônio ferroviário.

Qualquer proposta de reconhecimento de uma área, objeto ou costume como patrimônio cultural precisa ser fundamentada por regras e normas estipuladas como linhas guia para a classificação do seu valor. Por tanto, a definição de forma, estilo, influência espacial, social, econômica e suas características evolutivas fazem parte de um grande desafio que é a análise de um contexto com características culturais a ser considerado apto a ser valorizado como patrimônio. A teoria e seu amadurecimento estão contemplados em diversos documentos internacionais que estabeleceram, ou ainda estabelecem, as diretrizes para que possa ser enfrentado tal desafio. Sendo assim, a busca por novas soluções e formas de interpretação é incessante, abrangendo cada vez um maior número de investigadores e interessados. Nomeadamente, o conceito sobre o patrimônio ferroviário é muito recente e está sendo explorado cada vez mais.

A França foi pioneira na criação de inventários e, a partir deste tipo de documento, ela tornou-se capaz de reconhecer os edifícios aptos a serem reconhecidos

como patrimônios consagrados. Tendo-se em conta que os inventários franceses antecederam as primeiras Cartas Patrimoniais, a compreensão da sua evolução em paralelo às discussões criadas em âmbito internacional nos leva a crer que essa iniciativa foi de certa forma precursora da criação dos conceitos patrimoniais desenvolvidos inicialmente.

O Brasil é um exemplo da aplicação e apropriação dos conceitos que vinham sendo elaborados a nível internacional. Assim que as discussões sobre a escala do que deveria ser preservado tomou maiores proporções, o país classificou bairros e cidades inteiras como complexos urbanos de valor patrimonial, nomeadamente Ouro Preto (MG) e Salvador (Bahia). Entretanto, as formas de administração e gerenciamento no Brasil são muito singulares, pois além do valor nacional, o patrimônio é escalonado em valores de proporções municipais e estaduais, tratando-se de análises de valores culturais regionais específicos que fazem parte da identidade de comunidades e não do país como um todo.

Sendo assim, este presente artigo apresenta um percurso do desenvolvimento conceitual do legado cultural ferroviário que parte da noção do patrimônio urbano passando pela classificação dos edifícios industriais. Em sequência, antes da apresentação da evolução da elaboração de inventários na França, devido ao seu pioneirismo e a sua importância no campo da preservação, retrata-se um breve paralelo entre a valorização do patrimônio ferroviário francês e brasileiro. Posteriormente, é apresentado um desmembramento descritivo das principais ações relativas à proteção da cultura existente no Brasil.

Esta exposição evolutiva dos conceitos desenvolvidos no campo do patrimônio ilustra a formação de um traçado histórico da criação do patrimônio ferroviário a partir do reconhecimento daquele que de início foi classificado como urbano e ilustra parte da influência deste percurso na preservação e uso dos remanescentes ferroviários.

Do patrimônio urbano ao patrimônio ferroviário

O patrimônio ferroviário passou a ser valorizado após várias ampliações no campo da valorização patrimonial em âmbito global. Sua concepção como monumento partiu do surgimento do conceito “patrimônio urbano”, tendo em sequência o desenvolvimento de uma ótica mais específica, a do “patrimônio industrial”. Sendo uma infraestrutura de transporte de dimensões industriais e de participação ativa no sistema de produção, a ferrovia foi enquadrada em uma vertente ainda mais específica, a dos transportes. Portanto, o patrimônio urbano foi sendo dividido em subgrupos, os quais têm características temporais, de estilo e de forma mais semelhantes.

A criação do conceito “patrimônio urbano” surgiu durante o período pré-industrial, no fim do século XIX devido à sobreposição dos antigos traçados urbanos pelos desenhos mais modernos, através da inserção de novas tecnologias e do aparecimento de diversas infraestruturas. As inúmeras discussões em torno deste tema estabeleceram algumas premissas para a conservação e preservação de centros urbanos sem impedir o seu desenvolvimento. A ferrovia fez parte deste cenário e vem sendo discutida como um agente urbano e como um patrimônio industrial a ser preservado.

No Brasil, a influência e a construção da paisagem ferroviária ficou evidente

entre os anos de 1885 e 1930 (CORDOVA et al., 2010, p. 17), quando o Governo Federal estabeleceu concessões às empresas privadas para a construção de novas linhas férreas, desencadeando assim o desbravamento de grande parte do território nacional com o aparecimento e desenvolvimento de novas urbes que, atingidas pela ferrovia, tiveram o seu crescimento acelerado juntamente com o aparecimento de novas indústrias e serviços.

O francês Georges-Eugène Haussmann foi um dos urbanistas mais influentes na criação das premissas voltadas para a modernização dos desenhos urbanos. A primeira manifestação de seu interesse por monumentos históricos foi relativa aos monumentos da capital de Poitou, após já ter iniciado uma carreira política na década de 1830, a qual perdurou até 1870. Após 1849, quando ele assumiu a Prefeitura de Var e posteriormente a de Yonne, Haussmann participou ativamente da construção das linhas ferroviárias, mas foi em Bordeaux, ao assumir a Prefeitura de Gironde (1851), que o político passou a se preocupar com os problemas urbanos, devido a criação das ferrovias e a ampliação do porto. Sendo assim, Bordeaux foi a primeira cidade a receber os “boulevards” característicos deste urbanista (LEVRON, 1980, p. 145).

Devido ao seu bom desempenho, Haussmann foi nomeado Prefeito do Sena em Paris por Napoleão III em 1853, para transformá-la em uma cidade moderna. Para executar esta transformação, Haussmann tinha como intuito destruir os alojamentos e as ruas insalubres do traçado Medieval, mas preservar e dar destaque aos edifícios considerados monumentos históricos (LEVRON, 1980, p.146). Portanto, seus projetos de modernização foram grandiosos e causaram o desaparecimento de grande parte do traçado medieval da cidade, dando lugar a grandes avenidas, mas sempre preservando aqueles edifícios mais antigos e caracterizados como um importante exemplo arquitetônico. Algumas cidades brasileiras, nomeadamente as do Oeste Paulista, cresceram por volta deste período de renovação urbana, sendo assim, muitos dos traçados urbanos foram influenciados e baseados nos novos desenhos.

A Carta de Atenas, datada de 1931, foi a primeira Carta Patrimonial a propor normas e condutas para a conservação e preservação de edificações urbanas. Baseada nas premissas já utilizadas por Hausmann, esta Carta impunha a proteção dos edifícios como um monumento isolado, estabelecendo regras de salvaguarda e restauro. Em nível urbano, foi estipulado apenas que o entorno não viesse a sobrepor a importância e nem esconder os detalhes construtivos do edifício. A Carta foi produzida em âmbito internacional, desta forma, todos os países adquiriram a responsabilidade de gerenciar seus arquivos documentais e difundir o conhecimento da preservação patrimonial em seus sistemas de ensino.

Alguns anos mais tarde, em 1933, o conceito dos projetos urbanos mudou. O modernismo manifestou-se na arquitetura através de desenhos mais racionais e fundamentados na funcionalidade dos espaços. O urbanismo modernista tentou determinar traçados a serem seguidos como princípios da organização urbana, como se as cidades tivessem uma dinâmica lógica e pudessem ser padronizadas (TAFURI, 2007, p. 155).

Os novos planejamentos desencadearam a criação de uma nova Carta de Atenas, desenvolvida como ata do IV CIAM (*Congrès International d'Architecture Moderne*), fundado em 1928 (ALMEIDA, 2010, p. 43). Os novos projetos de proteção patrimonial

passaram a considerar o edifício e seu entorno como um único complexo, estabelecendo assim uma nova teoria da preservação. A partir desta nova teoria, as transformações urbanas passaram a preservar pelo menos um exemplar do desenho urbano existente anteriormente.

Para as alterações urbanas serem viabilizadas era necessária a execução de uma sequência de análises, desde as condições de saneamento até a avaliação do valor patrimonial apresentado pelo edifício. A área considerada como sua “zona tampão”, isto é, o entorno dos edifícios, passou a receber mais atenção sendo uma parte importante desta análise. Apenas depois da aprovação do projeto a área poderia receber as inovações propostas.

Dando sequência às novas preocupações patrimoniais trazidas pelo desenvolvimento industrial, o professor da Universidade de Birmingham, Michael Rix, escreveu, em 1955, um artigo intitulado “Arqueologia Industrial” (RAMOS, 1990, p. 24). Pode-se dizer que o campo do Patrimônio Industrial surgiu a partir do artigo do professor Rix. Inicialmente, a preocupação desta nova área de estudos era o reconhecimento e a preservação das técnicas de produção. Entretanto, como redigido anteriormente, esse campo deu sequência ao tema “patrimônio urbano”, fazendo parte de um novo documento Patrimonial, a Carta de Veneza criada em 1964.

Esta terceira Carta inseriu na lista de premissas relativas à preservação do patrimônio a necessidade de reutilização dos edifícios e sua reintegração no cotidiano urbano. As novas regras abrangiam os edifícios industriais, tendo como intuito reinseri-los no traçado urbano como parte da história da tecnologia e do próprio urbanismo, uma infraestrutura a ser valorizada e preservada devido a sua participação no desenvolvimento local e regional. Essa preocupação perante aos edifícios industriais foi desencadeada na década de 1960, quando dois edifícios industriais londrinos foram destruídos, a *Euston Station* e a *Coal Exchange*, ambos projetados pelo arquiteto James Bunstone Bunning.

Após alguns anos da criação da Carta de Veneza, em 1972, a *UNESCO World Heritage Convention* estabeleceu normas para a classificação de monumentos com valor internacional, a qual não inseria o patrimônio industrial como um campo específico, pois as discussões ainda não haviam tomado grandes proporções. Para tal, foram elaboradas algumas conferências internacionais, mas apenas na III Conferencia Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial (1978), na Suécia, passou a se reverter este quadro. Foi criado um grupo em defesa do patrimônio industrial, o TICCIH (*The International Commettee for Conservation of the Industrial Heritage*), especializado no fomento de discussões e na difusão do conhecimento sobre o patrimônio industrial. Logo, em 1999, devido ao aumento considerável das discussões em torno do patrimônio industrial, a UNESCO e o ICOMOS (*International Council of Manuments and Sites*) incluíram esta classificação na lista, estruturando-a em dez diferentes categorias (FALSER, 2001, p. 13):

- Indústrias extrativas (e. g. minério ou ouro);
- Indústrias de produção em massa (e. g. indústrias de metal);
- Indústrias de Manufatura (e. g. Máquinas de manufatura);
- Utilitários (e. g. Reservatório de água, energia);

- Fontes de energia (e. g. Rodas d'água, turbinas à vapor);
- Transporte (e. g. Ferrovias, canais, portos);
- Comunicação (e. g. Rádio, telefone);
- Pontes, aquedutos, caminhos carroçáveis;
- Tecnologia da construção (Sistemas de captação de água);
- Estruturas/Objetos especiais (e. g. Túneis, Barragens, Hidrelétricas);

O patrimônio ferroviário está incluso na categoria de patrimônio industrial pois, assim como é característico dos edifícios de tipologia industrial, ele teve uma participação importante no desenvolvimento do sistema de produção, sendo definido como parte da sub-categoria “Transportes” (GIL; PÉREZ, 2016, p. 69). Sua importância foi reconhecida aproximadamente dez anos antes da classificação ser criada, a partir de um artigo intitulado *Railway a World Heritage Sites*, escrito por Anthony Coulls, que foi escolhido para ser curador do Museu Ferroviário Nacional de York (1988).

A valorização da cultura ferroviária, sendo precursora em relação a categoria criada pela UNESCO, resultou no reconhecimento antecipado do primeiro edifício ferroviário de importância internacional, pois a *Semmering Railway*, localizada na Áustria, entrou para a lista de Monumentos Mundiais no ano de 1998. Dando sequência ao reconhecimento do patrimônio ferroviário, a Ferrovia Montanhosa na Índia foi classificada em 1999 e, em 2008, a Ferrovia Rhaetian na Suíça teve este mesmo destino.

A classificação do patrimônio ferroviário era, e ainda é, feita a partir de diversas características valorizando-o como monumento de engenharia, um exemplo de administração e gerenciamento, um conjunto de técnicas ou tecnologia, uma influência sócio-econômica ou, até mesmo, como mais de uma dessas características simultaneamente.

Railways are among the most important of industrial locations worthy of designation as World Heritage Sites. The designation of a carefully selected number of outstanding sites would bring to greater prominence the many ways in which railways have contributed – and in many ways continue to contribute – to the social, economic, political, cultural, and technical evolution of almost every country around the globe (COULLS, Anthony, 1999, apud. CRUICKSHANK, 2010, p. 03).

Um Breve paralelo entre a França e o Brasil

Tendo o patrimônio industrial surgido a partir da arqueologia industrial, preocupada com as técnicas de produção, a sua valorização foi ampliada ao longo dos anos e abrangeu as histórias das empresas, trabalhadores e de seus edifícios, fazendo parte, assim, do patrimônio urbano. No Brasil, os institutos de ciências, técnicas e artes fizeram parte desta história. Um legado industrial que teve início a partir de 1808 com a chegada da Família Real Portuguesa no país e a extinção do decreto de lei que impedia a implementação dos processos de produção na colônia brasileira. Entretanto, apesar da criação das Escolas Nacionais, até meados do século XX, muitos engenheiros brasileiros foram estudar no exterior. Os principais destinos foram as instituições francesas de

Paris: *Polytechnique, Mines e Ponts-et-Chaussées* (FIGUEIROA, 2014, p. 418).

Na França, por sua vez, a industrialização antecedeu o desenvolvimento da produção brasileira, mas por outro lado, a aceleração deste setor foi posterior e ocorreu por volta de 1830, devido ao rápido crescimento demográfico urbano (AGULHON, 1983, p. 19). Neste mesmo ano, a ferrovia, inserida no país na década de 1820, tornou-se um objeto de preocupação pública, pois o governo francês não queria que o sistema ferroviário fosse administrado por pequenos monopólios. Sendo assim, a École de Ponts et Chaussées foi responsabilizada pela análise de todos os projetos de ampliação das linhas férreas para evitar que fossem desenvolvidas priorizando interesses particulares e, além disso, toda a tecnologia e técnica aplicadas, também eram avaliadas até serem consideradas perfeitas para, desta forma, poderem tornar-se um produto rentável.

Tanto o Brasil quanto a França tiveram a sua tecnologia ferroviária inicialmente provinda da Inglaterra, a pioneira do desenvolvimento ferroviário em âmbito global. Entretanto, com o passar dos anos, a França foi conquistando uma autonomia tecnológica nunca premeditada pelo Brasil. Isto é, ainda que seus engenheiros fossem estudar no exterior, principalmente na França, o Brasil acabou por não desenvolver sua própria tecnologia ferroviária em grande escala. Algumas oficinas, como a de Araraquara, chegaram a produzir seus próprios vagões, entretanto, com o passar do tempo, o material acabava por voltar a ser comprado de indústrias privadas.

Construía. Muitos e muitos vagões, nós construimos aí na oficina. Aquelas gaiolas que... de transporte de gado. Ah, fizemos uma infinidade delas aí. Depois de muito tempo é que resolveram comprar material ferroviário de uma firma... Não me recordo o nome dela... Acho que se não me engano é Marfesa... Já vinha as gaiolas tudo pronto pra, pra transporte de gado. Mas, inicialmente fazíamos tudo aqui na oficina (BERGAMIN, 2013, p. 101).²

Por essa dependência, a influência europeia no desenvolvimento industrial do Brasil foi consistente. No setor ferroviário, os esforços para atrair investimentos externos também eram enormes devido a insuficiência financeira do país. Com o passar dos anos, e com o advento do automobilismo, a ferrovia perdeu o seu valor como meio de transporte de passageiros, sendo sucateada em diversos pontos de suas linhas férreas.

O próprio Governo Federal, a partir da década de 30, aplicou políticas de supervalorização do patrimônio rodoviário em detrimento do patrimônio ferroviário. Na década de 50, as ferrovias chegaram a ser interpretadas como um gargalo do progresso, dando espaço para um desenvolvimento exacerbado do setor rodoviário devido aos baixos preços da tecnologia disponibilizada pelos Estados Unidos da América.

Em contrapartida, na França, o desenvolvimento tecnológico e a ampliação de suas estações ferroviárias, para tornarem-se aptas à receberem os trens de grande velocidade, tornaram este um dos principais meios de transporte do país. O governo aplicou políticas de estímulo ao uso e à valorização deste meio de transporte. Mesmo em meados da crise 1929, quando o sistema ferroviário francês se viu abalado com os altos preços de manutenção e do material ferroviário rodante, o Governo Federal

² Francisco de Assis Bergamin é jornalista na Câmara Municipal de Araraquara e desenvolveu uma dissertação de mestrado para a qual coletou diversas entrevistas com antigos ferroviários da Estrada de Ferro Araraquara. Este relato foi dado por Djalma Aparecido da Costa, ex-carpinteiro da companhia ferroviária.

permaneceu com as suas estratégias de preservação e uso do setor ferroviário.

Desta forma, enquanto os engenheiros franceses procuravam construir estações mais confortáveis fazendo uso de uma melhor iluminação e de decorações relativas ao período e espaço ocupados pelos edifícios e infraestruturas ferroviárias, atraindo assim pessoas pelo serviço e conforto provido pelas ferrovias, o Brasil adquiria políticas de desincentivo do uso do trem. Sendo assim, apesar do abandono de algumas estações de pequeno porte na França, a preocupação em manter o uso do trem por parte da população parece estar relacionado ao constante desenvolvimento tecnológico e, até mesmo, ao pioneirismo francês na elaboração de inventários de salvaguarda de seu patrimônio ferroviário, pois este, antes de mais nada, deveria ser reconhecido para poder ser valorizado.

O inventário foi uma ferramenta utilizada, também por outros países, como um material capaz de garantir a preservação e o desenvolvimento tecnológico. Portugal, por exemplo, em 1770, sistematizou um inventário dos recursos naturais portugueses, cobrindo áreas como as ilhas e os territórios ultramarinos, antes de dar início à uma exploração econômica destes recursos (MATOS & MADUREIRA, 2005, p. 138). Tal iniciativa teve como objetivo prevenir o extermínio dos recursos naturais do país, isto é, a sua preservação ao mesmo tempo que fosse feita a exploração de seu uso. Portanto, este inventário foi uma ferramenta de proteção, a qual deveria ser provida pelos acadêmicos e pelo próprio Estado.

O pioneirismo Francês

A França foi pioneira no desenvolvimento de inventários para catalogar seu patrimônio. A sistematização dos bens materiais franceses teve início antes do surgimento das preocupações relativas à preservação e conservação patrimonial. Entretanto, a sequência de monumentos a serem considerados dignos de valorização cultural é semelhante ao estipulado posteriormente em âmbito internacional. Portanto, assim como as primeiras premissas desenvolvidas pela Carta de Atenas de 1931, os primeiros inventários franceses catalogaram os monumentos arquitetônicos de forma isolada, nomeadamente o *Memoires pour server à l'histoire des Maisons Royales*, criado pelo historiador de arte André Felibien em 1681, o qual sistematizou as casas reais francesas. A primeira política pública relativa à gestão deste tipo de levantamento de dados data de 1837, com a criação do *Comité des arts et monuments*. Os primeiros levantamentos foram baseados nos monumentos nacionais franceses (CHASTEL, 2009, p. 09).

Contudo, foi apenas em 1872 que os inventários foram efetivamente valorizados, dando espaço para a criação de uma coleção de 14 livros produzidos pelo Ministério Público da Educação, intitulada *L'inventaire Général des richesses d'art de la France*. A coleção foi desenvolvida entre os anos de 1874 e 1910, tendo como base a cidade de Paris e seus arrabaldes, incluindo ainda a descrição das listas de objetos expostos nos museus. Inicialmente, eram estudantes e voluntários que trabalhavam no desenvolvimento de inventários, mas em 1944 foi criado o *Service du Casier Archéologique*, o qual já com profissionais da área analisou e estudou de forma mais detalhada todos os objetos coletados até a década de 1930.

O IV Plano Econômico e Social (1962-1965) francês foi o primeiro planejamento a

estabelecer pré-requisitos para alargar o inventário nacional, nomeando-o *L'inventaire general des monuments et des richesses artistiques de la France*. Dentro do período de vigência deste plano, em 1964, foi criado um instituto responsável pela criação de inventários, atualmente conhecido como *L'inventaire general du patrimoine culturel* (SMITH, 2009, p. 02). Até 1969 foram catalogados cerca de 568 edifícios (SIMON, 2009, p. 1). A partir de 1970 as ações públicas e acadêmicas passaram a ser ainda mais participativas e os inventários passaram a ser produzidos por região, mas em 1982, com a criação da *Directions Régionales des Affaires Culturelles*, esses inventários foram unificados (PELLOQUET, 2011, p. 01).

Os edifícios industriais nacionais passaram a ser catalogados a partir de programas nacionais criados em 1986, isto é, a França estava cerca de dez anos à frente do surgimento da classificação “patrimônio industrial” criada pela UNESCO. Entretanto, como pôde ser percebido, ao logo de sua história a infraestrutura ferroviária francesa ganhou tanta importância que o seu valor patrimonial surgiu antes mesmo do interesse em catalogar as demais indústrias, no ano de 1984 (POLINO, 2007, p. 145). Ela foi reconhecida desde cedo como uma rede entrelaçada aos complexos industriais que passou a influenciar na localização das atividades produtivas.

A partir de 2004, os inventários passaram a ser geridos de forma fragmentada novamente, isto é, cada região ficou responsável pelo desenvolvimento de seus próprios inventários. Até 2015 existiam 26 centros regionais constituídos por pesquisadores próprios e de agências privadas. Desde 2012 alguns dos inventários foram considerados como finalizados, nomeadamente das regiões de Languedoc-Roussillon, Pays d’Auge, as cidades de Caen e Lisieux, e Doubs e Pays de Montbéliard (DUFRESNE, 2015, p. 83).

Essa separação regional é ainda perceptível na plataforma online *Architecture & Patrimoine*³ criada pelo Ministério da Cultura e Comunicação. Ela consiste no armazenamento de uma base de dados divididos em sete diferentes grupos, nos quais cada região armazena o número de informações encontradas sem estarem obrigatoriamente vinculadas às outras regiões do país. A base de dados do patrimônio ferroviário, o que inclui as estações, os trilhos e as pontes, está concentrada na repartição denominada Plataforma *Mérimée*.

A exibição da base de dados é uma ficha com a descrição de detalhes técnicos, revisões sobre as edificações e imagens. A ficha estipulada para cada tipo de edifício não precisa estar totalmente preenchida e nem mesmo ter descritas as mesmas informações que os demais objetos catalogados. Conforme surgem novos estudos e descobertas, a plataforma pode ser atualizada. Sendo assim, o interesse em inventariar o patrimônio nacional teve lugar na França antes de seu surgimento em outros países. Mantendo sempre a dianteira, o patrimônio francês não foi apenas sistematizado, mas também seguiu acompanhando a inovação tecnológica dos meios de comunicação afim de adaptar suas bases de dados aos recursos de elaboração de arquivos mais recentes.

De qualquer forma, de acordo com o Vice-Presidente do CILAC (*Comité d’information et de liaison pour l’archéologie, l’étude et la mise en valeur du patrimoine industriel*) e representante nacional do TICCIH-França, Geneviève Dufresne (2015), os inventários voltados para a catalogação do patrimônio industrial são produzidos vagarosamente. Muitos dos edifícios industriais na França estão face à face com a

³A plataforma *Architecture & Patrimoine* pode ser acessada e consultada através do endereço eletrônico <http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine/index.htm> (2017).

negligência e com ameaças de serem demolidos. Os grandes responsáveis por esta situação são as dificuldades econômicas regionais e o orçamento limitado. Os edifícios em maior risco de desaparecimento são aqueles localizados em meio aos traçados urbanos devido à exploração financeira das áreas em que estão inseridos.

O Percurso da Preservação e Conservação do Patrimônio no Brasil⁴

No Brasil, a valorização do patrimônio ferroviário foi consolidada cerca de um ano depois da criação da sua classificação na lista da UNESCO. No campo do patrimônio como um todo, várias iniciativas e ações públicas pontuais ocorreram desde 1916, as quais abriram caminhos para a conscientização do valor do patrimônio nacional. A Semana de Arte Moderna de 1922 foi um movimento modernista muito importante na história da preservação do patrimônio cultural, pois foi a primeira vez que Mário de Andrade apresentou a importância do patrimônio imaterial. Sendo assim, apesar da sequência de objetos valorizados permanecer dentro dos parâmetros internacionais, baseados na conservação de edifícios considerados monumentos históricos e artísticos, as manifestações culturais como rituais e outros costumes regionais receberam uma atenção especial. Os estados da Bahia e de Minas Gerais foram os primeiros a criarem projetos de preservação do patrimônio cultural em escala regional.

No ano da criação da segunda Carta de Atenas (1933), a cidade de Ouro Preto em Minas Gerais foi elevada à categoria de monumento nacional. Isto é, assim que o patrimônio urbano passou a ser definitivamente valorizado como um complexo e não como um edifício isolado, o Brasil já colocou a teoria em prática considerando toda uma cidade como um complexo de valor patrimonial.

Devido ao surgimento de desafios na preservação de complexos urbanos como este, é interessante ressaltar que a preocupação de preservar conjuntos de bairros de interesse histórico ampliou-se com a elaboração da *Declaração de Amsterdã* escrita em 1975. Esta Declaração considerou a preservação como parte indissociável do desenvolvimento do planejamento urbano (RUFINONI, 2010, p. 152). A relação estabelecida entre a preservação do patrimônio e o projeto de crescimento urbano destacou a importância de serem criadas técnicas contemporâneas para serem aplicadas nos antigos edifícios e, assim, mantê-los em uso.

Antes desta última Declaração, tiveram início as ações relativas à preservação do patrimônio cultural em proporções nacionais no Brasil. Em 1937, foi criado o SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico Artístico Nacional), responsabilizando assim o Governo Federal pelo gerenciamento do patrimônio nacional. Os primeiros tombamentos englobaram objetos com características de valorização específicas, pois sua arquitetura deveria representar os estilos colonial e barroco, já que durante muito tempo estes foram os estilos considerados como os mais representativos da identidade nacional.

Em 1946, o SPHAN foi transformado em Diretoria, adquirindo as iniciais DPHAN, anteriormente a isto, grande parte do patrimônio nacional estava sendo destruído pela rápida urbanização, o que precisava ser contido. Sendo assim, a transformação da

⁴As informações apresentadas nesta seção do presente artigo foram retiradas do Portal do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1211>) (2016), com o intuito de sistematizar as informações em paralelo àquelas já apresentadas.

Secretaria em Diretoria ocorreu devido à intenção de mudar a mentalidade popular relativa à conservação do patrimônio cultural nacional. Alguns anos depois, dando ainda mais importância ao que vinha sendo desenvolvido, a Diretoria passou a ser considerada uma Inspetoria, reforçando a sua responsabilidade como órgão nacional da conservação e preservação do patrimônio cultural do país, assumindo a nova sigla IPHAN. Desde então, o próprio conceito do que deveria ser considerado patrimônio cultural mudou. Além das obras coloniais e barrocas, tudo aquilo que foi construído durante os períodos do Império e da República passaram a ser analisados.

Em paralelo ao Instituto do Governo Federal, alguns governos estaduais passaram a criar programas de preservação do patrimônio cultural regional, como nomeadamente o Programa Integrado de Reconstrução das Cidades Históricas no Nordeste (PCH) em 1973. Em meio aos novos programas foi criado o Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC), o primeiro grupo a preservar manufaturas e técnicas de produção, coordenado pelo Governo Federal e pelo Ministério da Indústria e do Comércio. Um dos programas criados, nomeadamente o Programa das Cidades Históricas (PCH) foi elevado à Secretaria do Patrimônio Histórico Artístico Nacional pelo IPHAN, em 1979, com o intuito de centralizar a administração do patrimônio em um mesmo órgão, apenas dois anos antes da tentativa francesa em centralizar a produção de seus inventários.

No entanto, assim como na França, e talvez influenciado pela dimensão territorial e pela divergência cultural nos níveis nacional e estadual, os estados permaneceram com suas organizações. O estado de São Paulo, por exemplo, tem o seu próprio Conselho, o CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico), criado em 1968. Não bastando estes dois níveis de administração, algumas cidades também passaram a criar seus próprios Conselhos e Secretarias voltados para o tombamento de edifícios de valor municipal.

A ocorrência de uma aceleração da urbanização na metade do século XX fez com que as premissas já estipuladas pela Carta de Veneza fossem reforçadas pela Carta de Washington criada pelo ICOMOS em 1987. Isto é, cidades ou bairros que tenham valores culturais específicos devem ser analisados em grandes detalhes, tendo também em consideração os seus valores imateriais. Desta forma, o sistema fragmentado de gerenciamento do patrimônio cultural no Brasil, apesar de parecer desnecessário, possibilita a compreensão de um patrimônio que pode ter um valor mais intrínseco com uma determinada civilização urbana. Essa especificidade pode vir a ser considerada como única e tomar grandes proporções, ou pode ser considerada como um valor muito particular, mas que deve ser preservado como parte da identidade da civilização da qual faz parte.

Essa preocupação era relativa ao patrimônio cultural, o que inclui o patrimônio urbano como um todo, portanto, as premissas também eram aplicadas aos complexos indústrias, que, como vimos anteriormente, já haviam sido reconhecidos como um tipo particular de patrimônio. O TICCIH-Brasil (*Brazilian Committee for Conservation of Industrial Heritage*) foi criado entre os anos de 2004 e 2009 com uma participação mais ativa dentro da própria América Latina através de encontros científicos e acadêmicos. O primeiro congresso desenvolvido em âmbito internacional foi o Congresso Latino Americano de 2012 que ocorreu na cidade de São Paulo (SILVA, 2015, p. 40).

O patrimônio ferroviário passou a ser uma preocupação logo depois da criação

da classificação de patrimônio industrial pela UNESCO e pelo ICOMOS, entre os anos 2000 e 2002, antecedendo a criação do TICCIH-Brasil. O marco foi o início da catalogação de 14.785 itens ferroviários pela RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.), os quais encontram-se preservados em museus ferroviários, municipais e outras instituições. Este catálogo foi denominado de Inventário de Bens Móveis Históricos. Para o qual em 2010, através da Portaria nº 407 criada pelo IPHAN, foram estabelecidas normas de preservação específicas. Uma destas características era a aquisição de um valor artístico, tecnológico ou científico, em especial os relacionados com o progresso tecnológico brasileiro desenvolvido entre a metade do século XIX e a década de 1970.

O seu valor tomou maiores proporções em 2007, quando o IPHAN lançou a lei 11.483, a qual criou uma categoria de salvaguarda específica para o patrimônio ferroviário. O resultado desta nova classe foi a criação de uma base de dados constituída por 6.000 edifícios, chamada Inventário de Conhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário. Entretanto, devido as diversas condições de conservação dos edifícios ferroviários, foi ainda necessário, em 2008, a criação da Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário, através da Portaria nº 208. Sua coordenação é responsável por discutir de uma forma mais detalhada as condições de cada infraestrutura ferroviária para poder desenvolver estratégias de preservação.

Em 2013 foi proposto o Projeto de Revitalização do Patrimônio Ferroviário pelo próprio IPHAN, o objetivo era restaurar a Estação Ferroviária Leopoldina no Rio de Janeiro, também conhecida como Estação Barão de Mauá inaugurada em 1926, e reutilizá-la como o Museu Ferroviário Nacional (MFN) (SILVA, 2015, p. 40). Os resultados esperados por essa iniciativa eram o reconhecimento do local, sua recuperação e a sistematização da memória ferroviária do país, entretanto, este projeto não foi aplicado.

Conclusão

O patrimônio cultural tem várias faces e o ferroviário é uma delas. Os estudos e as questões relacionadas com a valorização do patrimônio urbano proporcionaram uma série de confrontos de valores que deram origem a outros campos de estudos a serem considerados de valor cultural.

A industrialização transformou a paisagem urbana acelerando o seu crescimento e inovando-a. A participação dos edifícios industriais na consolidação do traçado das cidades salvaguarda a história da tecnologia, da inovação e das próprias urbes. Inserida neste contexto, na metade do século XIX, a ferrovia passou a ser definida como uma rede de comunicação industrial, territorial e urbana que influenciou no desenvolvimento de diversas cidades. A presença de edifícios ferroviário em diversos países fez da ferrovia um dos ramais industriais com maior número de exemplares. Todas estas considerações são justificativas para o desenvolvimento da preocupação relativa ao futuro das infraestruturas ferroviárias.

Há menos de 50 anos que a ferrovia passou a ser alvo de ações de salvaguarda. No Brasil, esta preocupação deu sequência ao seu aparecimento nos órgãos internacionais, enquanto na França ela surgiu anteriormente. Entretanto, foi no desenvolvimento das discussões dentro do campo do patrimônio urbano que foram sendo descobertas as diversas tradições, técnicas de produção e construtivas que implicaram na incorporação dos edifícios industriais no processo de seleção de lugares aptos a terem um valor

cultural.

A desindustrialização não foi a desvalorização ou a extinção do setor industrial, como ocorreu com o setor ferroviário no Brasil após a supervalorização das rodovias, mas sim a sua retirada dos centros urbanos. Sendo assim, os vestígios de sua participação na conformação dos hábitos e costumes de uma civilização, fizeram com que as indústrias fossem incluídas nas premissas voltadas para a valorização do patrimônio urbano que hoje fazem parte das decisões relativas ao seu futuro.

Existe, ainda, a necessidade de amplas análises e estudos sobre o patrimônio industrial, é um campo de investigação recente e, embora algumas indústrias já tenham sido valorizadas em âmbito mundial, ainda não existe uma conscientização muito ampla fora dos meios acadêmicos e científicos. Em ambos os casos analisados, a primeira iniciativa à favor do reconhecimento do valor patrimonial das ferrovias foi a criação de inventários. Isto é, mesmo com uma diferença temporal de mais de vinte anos, assim como a França, o Brasil também partiu da criação de inventários para criar outras iniciativas de proteção do patrimônio ferroviário.

No caso das ferrovias brasileiras, as cidades ainda precisam compreender o real valor de suas infraestruturas férreas, pois em certo período da história o sucateamento das ferrovias foi uma política federal, induzindo a população a criar o hábito de desvalorizar o uso da ferrovia, tornando o carro em um símbolo de *status*. Enquanto na França, o valor desta infraestrutura tomou tamanhas proporções que, não perfeitamente por todo o território nacional, mas em sua maioria, ela consegue ser reutilizada preservando a sua memória e integrando seus serviços com uma estratégia intermodal.

Com a procura pela difusão ainda maior do conhecimento e da valorização do patrimônio ferroviário, o conceito de proteção está apto a receber novas alterações. O técnico ou pesquisador que objetiva identificar os edifícios ferroviários de maior valor cultural e reverter sua situação do abandono para o reuso deve ter como base toda a evolução conceitual da preservação deste tipo de patrimônio.

A paisagem ferroviária tem grandes proporções e inúmeros casos, portanto, a utilização dos conceitos deve ser aplicada agregando o problema da revalorização com a cultura existente no local. Não se deve pensar que a mesma solução pode ser simplesmente replicada para outros edifícios de mesma classificação. Portanto, as interpretações gerais estabelecem diretrizes para a preservação e valorização, as quais podem sofrer alterações ao longo do tempo. Sendo assim, os percursos do reconhecimento do patrimônio ferroviário no Brasil e na França, apresentados no presente artigo, puderam evidenciar como estas modificações teóricas influenciam na salvaguarda e uso das infraestruturas ferroviárias.

Referências

AGULHON, Maurice. *Histoire de la France urbaine*, tome 4: La Ville de l'âge industriel. Relié, 1º de maio de 1983.

ALMEIDA, Eneida de. *O "construir no construído" na produção contemporânea: relações entre teoria e prática*. 2010. 236 f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade

de São Paulo, São Paulo, 2010.

CHASTEL, André. *L'inventaire general des monuments et des richesses artistiques de la France*. Paris: Ministère des Affaires Culturelles, março de 2009.

CORDOVA, Dayana Z; IUBEL, Aline; STOIEV, Fabiano; SOUZA, Leco de. Embarque. In: *Pelos Trilhos: Paisagens Ferroviárias de Curitiba*. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 2010. p. 15-147.

CRUICKSHANK, Dan. Brunel. *The greatest pioneering engineer of his age, had helped to forge the modern world*, 2010. Disponível em: < [http://www.worldheritagesite.org/countries/Brunel%20Great%20Western%20Railway%20\(England\)%20report.pdf](http://www.worldheritagesite.org/countries/Brunel%20Great%20Western%20Railway%20(England)%20report.pdf)> (2017).

DUFRESNE, Geneviève. France. In: *XVI International TICCIH CONGRESS 2015: Industrial Heritage in the Twenty-First Century, New Challenges*. Lille, França, 2015, p. 83-98.

FALSER, Michael. *Industrial Heritage Analysis, Asia-Pacific Region*, 2001. Disponível em: <http://whc.unesco.org/archive/ind-study01.pdf> (2017).

FIGUEIRÔA, Silvia F. de M.. Em defesa do novo império: a formação de engenheiros brasileiros nas grandes écoles francesas nas décadas de 1820-1830. In: GERTEIRA, Heloisa Meireles; CAROLINO, Luis Miguel; MARINHO, Pedro. (Org.). *Formas do império: Ciência, tecnologia e política em Portugal e no Brasil (séculos XVII ao XIX)*. 1ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014, p. 417-439.

GIL, Juan Claver; PÉREZ, Miguel Ángel Sebastián. *Aproximación y propuesta de análisis del patrimonio industrial inmueble español*. España: Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2016.

LEVRON, Jacques. *Grands travaux, grands architectes du passé*. Paris : Editions du Moniteur, 1980.

MATOS, Ana C. MADUREIRA, Nuno L. Tecnologia (século XVII). In: LAINS, Pedro; SILVA, Alvaro Ferreira da. *História económica de Portugal, 1700-2000*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005. p. 123-144.

PELLOQUET, Thierry. L'inventaire général du patrimoine culturel et l'aménagement du territoire. In : *Colloque Une nouvelle gouvernance pour la destin du patrimoine architectural et paysager français: des ZPPAUP aux AVAP du Grenelle II*. France: Université d'Angers, 2011.

POLINO, Marie-Noëlle. L'Association pour l'histoire des chemins de fer en France et le patrimoine ferroviaire. *Historiens & Géographes*, n. 405, 2007, p. 143-152.

RAMOS, Paulo Oliveira. *Arqueologia Industrial*. In: *Dirigir*, n.º 14, Lisboa: IEFP, 1990, p. 24-27.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. Preservação do Patrimônio Arquitetônico Industrial Paulistano: Iniciativas de Levantamento, Valorização e Tutela. In: *Pelos Trilhos: Paisagens Ferroviárias de Curitiba*. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 2010. p. 149-164.

SILVA, Ronaldo André Rodrigues. Brazil. In: *XVI International TICCIH CONGRESS 2015: Industrial Heritage in the Twenty-First Century, New Challenges*. Lille, França, 2015. p. 40-47.

SIMON, Guillaume. L'évolution de l'inventaire du patrimoine ferroviaire immobilier en France, des années 1970 à nos jours, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n. 40, 2009, p. 155-168.

SMITH, Paul. Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire : expériences et méthodes, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n. 40, 2009, p. 10-13.

TAFURI, Manfredo. *Progetto e utopia: Architettura e sviluppo capitalistico*. 5.ed. Bari: Laterza, 2007.