

O Patrimônio Ferroviário nos Tombamentos do Estado de São Paulo

Safeguarding Railroad Heritage in the State of São Paulo (Brazil)

Enviado em: 25/10/2016

Aceito em: 10/01/2017

MORAES, Ewerton Henrique¹

OLIVEIRA, Eduardo Romero²

Resumo:

O patrimônio ferroviário é, atualmente, um tema em destaque dentro das discussões sobre a preservação do patrimônio cultural brasileiro. Contudo, o que é patrimônio ferroviário? Neste momento, não nos referimos propriamente ao conceito – internacionalmente debatido – mas sim aos bens protegidos. Em outras palavras, tratamos sobre as práticas de proteção. Para este estudo teremos como objeto o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT). Desta forma, nossa proposta é problematizar a seleção dos bens que atualmente reconhecemos como patrimônio ferroviário. Parte da dissertação sobre o mesmo tema, este artigo está baseado em pesquisa exploratória. As fontes documentais ocuparam lugar de destaque, foram consultado 19 processos de tombamento, em sua maioria proteções efetivadas entre 1969 e 1984. Assim, identificamos que o Estado de São Paulo conta com 37 bens ferroviários. Nas conclusões destacamos a prevalência da estação de passageiros entre os bens protegidos desde as primeiras décadas de atuação. Apesar das recentes ampliações, passando a abranger os conjuntos ferroviários, a estação segue como objeto em destaque nos tombamentos.

Palavras-chave: CONDEPHAAT, memória, patrimônio ferroviário, práticas de preservação, preservação patrimonial

¹Professor Substituto do Curso de Turismo da UNESP (Campus de Rosana). Mestre em Arquitetura e Urbanismo e Bacharel em Turismo pela Universidade Estadual Paulista (UNESP).

²Professor Assistente Doutor da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Doutorado em Filosofia pela Universidade de São Paulo.

Abstract:

Currently, railroad heritage is an important issue that figures in discussions regarding cultural heritage preservation in Brazil. However, a question begs to be answered: exactly what *is* railroad heritage? In this article we are not examining the larger concept – which is being debated internationally- but rather specific protected heritage sites. In other words, we are examining the practices involved in this protection. Our object of study is the *Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico* (CONDEPHAAT) (Council for the Defense of Historical, Archaeological, Artistic, and Tourism Heritage). In this way, we propose to problematize the selection of the elements that are currently recognized as railroad heritage. Forming part of a dissertation on the same subject, this article is based on exploratory research. Documentary sources were the primary focus, and 19 heritage declaration processes, primarily from 1969 to 1984, were consulted. In this manner, we were able to identify that the State of São Paulo has 37 railroad heritage sites. In the conclusion, we highlight the prevalence of railroad passenger depots among the sites protected within the first decades of these initiatives. In spite of recent inclusion of other railroad structures, passenger depots continue to be the most common sites declared as cultural heritage.

Keywords: CONDEPHAAT, memory, railroad heritage, preservation practices, heritage preservation

INTRODUÇÃO

Possivelmente, a expressão patrimônio ferroviário já seja de conhecimento do leitor. Hoje, ela tem aparecido com frequência em diferentes reportagens, projetos culturais, além de estar presente na própria legislação brasileira. Em 2007, o Governo Federal atribuiu ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) responsabilidades específicas sobre o patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário brasileiro, conforme a Lei 11.483, de 31/05/2008 (BRASIL, 2007). Essa ação está relacionada ao processo de extinção da Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

Conforme o IPHAN (2015), o universo que compreende o Patrimônio Cultural Ferroviário engloba bens imóveis, bens móveis, acervos documentais, além do patrimônio imaterial, representado pelos costumes, tradições e outras influências. Posto isso, apresentamos a questão origem destas reflexões: quais argumentos justificaram a proteção de bens ferroviários? Apesar de aparentemente simples, a

dúvida tem razão de ser quando lembramos que a proteção institucional de bens ferroviários é anterior aos anos 2000 e a participação do órgão federal de defesa do patrimônio nas questões de proteção mencionadas.

A renomada Estação da Luz em São Paulo é exemplo disso, tombada em nível estadual em 1982 (PROCESSO CONDEPHAAT 20097/76, 1976) e, depois, em nível federal, em 1996 (IPHAN, 2015b). Outros casos, como o tombamento do Museu e Horto Florestal Edmundo Navarro de Andrade, tornam a questão mais complexa. Essa estrutura da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi protegida na década de 1970; para justificar o tombamento, entre outros argumentos, o Conselho cita sua vinculação à história da silvicultura nacional e diz ser ela um arquivo vivo sobre o eucalipto (PROCESSO CONDEPHAAT 00428/74, 1974). Diferente dos outros bens ferroviários estaduais, todos registrados no Livro do Tombo Histórico, em função da interpretação voltada a questões ambientais, o Horto Florestal e Museu Edmundo Navarro de Andrade foi registrado no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico.

Ambos os casos mencionados estão inseridos nas discussões e recorte temporal (1969 – 1984) da dissertação que deu origem a este artigo. Com esta pesquisa principal comprovamos a hipótese de que os bens ferroviários reconhecidos pelo CONDEPHAAT no período foram protegidos com base em múltiplos valores. A análise dos bens compatíveis demonstrou o destaque do valor artístico (CHOAY, 2001) ou valor formal (BALLART, 1997), expresso nos documentos como um valor arquitetônico.

Este novo texto parte das conclusões mencionadas e amplia o recorte temporal, assim, apresenta um panorama dos tombamentos de bens ferroviários em São Paulo entre 1969 e 2015. As reflexões estão norteadas pelo seguinte problema: o que é patrimônio ferroviário? Em outras palavras, a proposta é problematizar a seleção daquilo que atualmente reconhecemos como patrimônio ferroviário. O foco são as ações do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), órgão de defesa do Estado de São Paulo.

MATERIAIS E MÉTODOS

Conforme já mencionado, este artigo remete diretamente a uma série de pesquisas e reflexões desenvolvidas no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura

e Urbanismo da Universidade Estadual Paulista (UNESP) entre 2013 e 2016. A dissertação *Os Bens Ferroviários nos Tombamentos do Estado de São Paulo (1969 – 1984)* foi apresentada em fevereiro de 2016 na Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC) da mesma instituição. A partir dos resultados obtidos no mestrado, realizamos uma nova leitura sobre as proteções dos bens ferroviários no Estado de São Paulo, desta vez, com um recorte temporal mais amplo.

O conteúdo está baseado em uma pesquisa exploratória, desenvolvida na forma de estudo de caso. O objeto de análise central foi o processo de tombamento estadual do Acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora. Reflexão que foi complementada por outros processos estaduais de bens ferroviários concluídos entre 1969 e 1984. Para atender ao recorte proposto neste artigo consultamos também alguns processos concluídos em 2011, em destaque a proteção do Conjunto da Estação Ferroviária de Jundiaí (PROCESSO CONDEPHAAT 60142/09, 2009). Esta documentação está disponível para consulta – mediante solicitação – no Centro de Documentação do CONDEPHAAT (CEDOC), localizado na cidade de São Paulo. Foram consultadas também algumas resoluções de tombamento publicadas no Diário Oficial do Estado de São Paulo, este disponível online.

Está claro que as fontes documentais tiveram papel principal nesta investigação, em especial, os processos de tombamento. Conforme Fonseca (1997, p.181), em função da natureza conflitante dos interesses na proteção de bens imóveis e do peso dos monumentos no patrimônio nacional, os processos de tombamento constituem espaços de expressão desses confrontos, “onde se podem captar as várias vozes envolvidas na questão da preservação e sua influência na condução dos processos”. Dessa forma, a escolha da fonte está pautada na importância das informações que concentra, sendo entendida por nós como um registro oficial das práticas. A presença da mesma fonte e a relevância dos resultados alcançados por outros trabalhos também foram consideradas (OLIVEIRA, 2010; PRATA, 2009; FONSECA, 1997; RODRIGUES, 1994). Pelo mesmo motivo, tais leituras nos auxiliaram na elaboração do instrumento de coleta.

A *Ficha para Coleta de Dados* foi elaborada para registrar os diferentes argumentos apresentados pelos diferentes agentes envolvidos no processo. Ela conta com campos específicos para o registro individual das justificativas do solicitante para abertura, corpo técnico e decisão do Conselho, divisão baseada na hipótese de existência de percepções distintas – comprovada ao final da dissertação (MORAES,

2016). Este instrumento foi adaptado a partir de outras propostas desenvolvidas no Laboratório de Patrimônio Cultural da UNESP, como exemplo o próprio artigo de Oliveira (2010).

Justificada a fonte e apresentado o instrumento de coleta, falta-nos apenas falar sobre a quantidade de documentos consultados. Segundo Rodrigues (1994), não houve uma definição da política de preservação para bens culturais, apontamento válido para o intervalo entre 1969 e 1987. Por esse motivo, o estudo de um único bem não seria capaz de responder nossas questões sobre as ações do CONDEPHAAT. Assim, para dissertação, optamos por consultar todos os processos de bens ferroviários concluídos até 1984, ano do parecer favorável do Conselho para proteção da Estrada de Ferro Perus-Pirapora. Neste primeiro momento, consultamos e elaboramos fichas para nove bens tombados: Estação Ferroviária de Bananal (PROCESSO CONDEPHAAT 15465/69, 1969); Horto e Museu Edmundo Navarro de Andrade (PROCESSO CONDEPHAAT 00428/74, 1974); Estação Ferroviária de Santa Rita do Passa Quatro (PROCESSO CONDEPHAAT 00467/74, 1974); Estação da Luz (PROCESSO CONDEPHAAT 20097/76, 1976); Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista (PROCESSO CONDEPHAAT 20316/77, 1977); Estação Ferroviária de Campinas (PROCESSO CONDEPHAAT 20682/78, 1978); Estação do Brás (PROCESSO CONDEPHAAT 20699/78, 1978); Acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora (PROCESSO CONDEPHAAT 21273/80, 1980); Estação Barracão (PROCESSO CONDEPHAAT 21364/80); e, Estação Ferroviária de Guaratinguetá (PROCESSO CONDEPHAAT 22090/82, 1982).

Em uma segunda etapa, complementar, consultamos também as solicitações e processos de tombamentos negados. Adotamos como critério o ano de abertura, tendo estabelecido 1984 como limite do recorte. Dessa forma, identificamos oito processos compatíveis: Estação Ferroviária de Ourinhos – 1977; Horto Florestal de Jaboticabal (PROCESSO CONDEPHAAT 20428/77, 1977); Horto Florestal Sumaré (PROCESSO CONDEPHAAT 20652/78, 1978); Horto Florestal de Bebedouro (PROCESSO CONDEPHAAT 20654/78, 1978); Horto Florestal de Loreto (PROCESSO CONDEPHAAT 20653/79, 1979); Estação Ferroviária de Muritinga do Sul (GUICHE CONDEPHAAT 00104/84, 1984); Estação Ferroviária de Aguaí (GUICHE CONDEPHAAT 00120/84, 1984); Diversas Estações Ferroviárias em Campinas (GUICHE CONDEPHAAT 00123/84, 1984).

Para sustentar a ampliação do recorte proposta para este artigo, consultamos os processos da Estação Júlio Prestes (PROCESSO CONDEPHAAT 36990/97, 1997) do Conjunto da Estação Ferroviária de Jundiá (PROCESSO CONDEPHAAT 60142/09, 2009) e as resoluções dos processos relacionados a partir do Diário Oficial do Estado (DOE, 2016): Ribeirão Pires; Rio Grande da Serra; Jaraguá; Perus; Caieiras; Franco da Rocha e Várzea Paulista. Recuperamos também entrevistas realizadas com a equipe técnica do CONDEPHAAT em 2011, em destaque as falas de Ana Luiza Martins (MARTINS, 2011). Com menor relevância para as discussões propostas, registramos que já estivemos nas oito estações mencionadas por motivos distintos.

Antecipamos que os tombamentos do CONDEPHAAT concluídos após 2011 apresentam critérios de seleção, motivo este que viabiliza e torna os processos mencionados relevantes para a compreensão do período entre 2010 e 2015. Somadas as etapas, atingimos um total de 20 processos consultado.

Por fim, o texto conta com mapas elaborados pelo autor através do software ArcGIS³. Graças a estes foi possível identificar concentrações na distribuição dos bens tombados pelo território. Tais considerações superam o foco proposto, por isso, foram abordadas apenas de maneira introdutória, sem a pretensão de conclusões sobre o tema.

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: LEVANTAMENTO BIBLIOGRÁFICO

Sobre a produção internacional, dada a influência de nossas experiências e afinidade com a língua, tivemos maior contato com a bibliografia espanhola. Identificamos em maior quantidade publicações sobre patrimônio industrial e sua relevância enquanto bem cultural (PARDO ABAD, 2008; ALVAREZ-ARECES, 2008; CASANELES I RAHÓLA, 2007). As menções aos remanescentes ferroviários são uma característica comum entre os exemplos, nos quais o patrimônio ferroviário, mesmo que nem sempre classificado nesses termos, aparece de forma indissociável ao conceito principal.

As infraestruturas ferroviárias aparecem inseridas também em contextos temáticos do patrimônio industrial, a exemplo do patrimônio mineiro (SOBRINO SIMAL, 2009) e patrimônio das obras públicas (AGUILAR CIVERA, 2009).

³ Software proprietário. Para elaboração utilizamos uma licença temporária (*freetrial*).

Mencionamos ainda diferentes publicações sobre a história das ferrovias no país (JIMÉNEZ VEGA: POLO MURIEL, 2007; CUELLAR VILLAR, 2007) e esforços para realização de inventários específicos, tais como vilas (CUELLAR VILLAR; JIMÉNEZVEGA; GARCIA MATEO, 2005), túneis (MELIS MAYNAR; JIMÉNEZ VEGA; CUELLAR VILLAR, 2005) e pontes (CUELLAR VILLAR; JIMENEZ VEGA; POLO MURIEL, 2005).

Em síntese, podemos afirmar que algumas características das pesquisas mencionadas são comuns também entre as pesquisas brasileiras sobre patrimônio ferroviário, em destaque a relação indissociável com o patrimônio industrial (RODRIGUES, 2010; KUHL, 1998). A diferença principal fica por conta da abordagem a partir do conceito de paisagem, leitura mais recente nas pesquisas nacionais (FIGUEIREDO, 2014). As publicações internacionais foram relevantes para a compreensão do conceito de patrimônio ferroviário. A partir deste nosso estudo, optamos por não utilizar a expressão, em respeito à sua temporalidade. As infraestruturas, materiais rodantes e outros objetos de interesse patrimonial foram denominados como bens ferroviários.

Quanto à bibliografia nacional, os trabalhos sobre a proteção institucional do patrimônio ferroviário estão concentrados nas ações em nível federal. Tem sido comuns nos eventos sobre o tema a presença de comunicações propostas por funcionários do IPHAN para compartilhar a experiência de diferentes Estados nas ações de preservação e gestão desses bens (CASTRO; MONASTIRSKY, 2013; CAVALCANTI NETO; CARNEIRO; GIANECCHINI, 2012). Esses trabalhos auxiliam na identificação de um cenário; contudo, colaboram pouco para compreensão das proteções estaduais. Ainda assim, destacamos o trabalho de CASTRO e MONASTIRSKY (2013) sobre o inventário feito pelo IPHAN, entre 2007 e 2010. A partir da pesquisa desse autor, foi possível identificar os tipos de bens abrangidos por essa ação, destacando, novamente, as estações ferroviárias.

As estações de passageiros tiveram destaque também nas pesquisas específicas sobre o Estado de São Paulo; em sua maioria, discussões sobre os aspectos materiais dessas edificações (STOLLAR, 2010; BEM, 1998; KÜHL, 1998). O trabalho de Kühl (1998) é uma referência nesse tema. A autora trata da preservação da arquitetura do ferro e, nesse contexto, aborda também o patrimônio ferroviário em São Paulo.

Concluída a pesquisa bibliográfica, identificamos que poucos trabalhos problematizaram a seleção institucional daquilo que atualmente temos denominado patrimônio ferroviário. As ações do CONDEPHAAT aparecem descritas em parte desta bibliografia, contudo, mencionadas apenas enquanto informação sobre o bem tombado.

O mais próximo deste tema foi realizado por Oliveira (2010). A partir de uma amostra ampla de bens ferroviários tombados, o autor discute as condições de uso e preservação no Estado. Além das contribuições bibliográficas, o autor mencionado é orientador deste trabalho, tendo, assim, participado da formatação da proposta de pesquisa. O artigo difere de nossa dissertação em foco e profundidade. Como vimos no tópico anterior, nossa questão recai sobre os argumentos que justificaram as proteções dos bens tombados e suas relações com os demais interessados: solicitantes e proprietários.

Na Europa, o patrimônio ferroviário é o tema da Carta de Riga, documento internacional aprovado pela *European Federation of Museum & Tourist Rail* (FEDECRAIL) em 2005 (FEDECRAIL, 2005). Trata da conservação, restauro e utilização de equipamentos históricos ferroviários e das adotadas como código de conduta por organizações e ferrovias históricas em vinte e três países.⁴ Contudo, o documento diverge de nossa interpretação sobre o tema ao ficar restrito aos objetos históricos, seus significado e a história dos meios de transporte. Assim, distante da percepção mais ampla de patrimônio industrial e ferroviário.

Para este artigo adotaremos a abrangência proposta pelo IPHAN (2015), onde o patrimônio cultural ferroviário engloba os bens imóveis, bens móveis, acervos documentais, além do patrimônio imaterial, representado pelos costumes, tradições e outras influências. Segundo Kühl (1998), o patrimônio ferroviário é um importante testemunho do esforço do transporte do café, produto responsável pela geração de riquezas que impulsionaram o Estado. Focada em questões específicas de conservação e restauro, trata da preservação da arquitetura do ferro, contemplando também o patrimônio ferroviário. Para a autora, a preservação da arquitetura do ferro é indissociável desse patrimônio ferroviário e do patrimônio industrial, apresentado como um elemento maior, mas que abarca também o primeiro.

⁴ Austrália, Grã Bretanha, Irlanda, Nova Zelândia, Bélgica, Bulgária, República Checa, Dinamarca, Estônia, Finlândia, França, Grécia, Itália, Áustria, Alemanha, Suíça, Letônia, Luxemburgo, Países Baixos, Noruega, Rússia, Espanha e Suécia.

Sobre o CONDEPHAAT, o trabalho de Rodrigues (1994) aparece em destaque. A autora discute as práticas da instituição entre 1969 e 1987. Considerada a compatibilidade com nosso recorte e consistência dos argumentos apresentados por Rodrigues (1994), essa obra tornou-se nossa base teórica. Identificamos também autores que investigaram a atuação do CONDEPHAAT sobre tipos específicos de bens, por exemplo: a relação com a cidade a partir da problematização dos tombamentos de bairros (PRATA, 2009); as fazendas de café do Vale do Paraíba (MOURA, 2014); ou ainda a preservação das paisagens paulistas (CRISPIM, 2014). Entendemos que nossa dissertação (MORAES, 2016) seja similar aos trabalhos mencionados, na medida em que problematiza a valorização do órgão atribuída a um tipo de bem, neste caso, a seleção institucional dos bens ferroviários.

RESULTADOS

Entre 1969 e 2015, o CONDEPHAAT tombou um total de 37 bens ferroviários (CONDEPHAAT, 2015) (Tabela 1).⁵

⁵ Atualmente, o número já é um pouco maior. A publicação consultada data de dezembro de 2015 e possivelmente será atualizada em breve. Contudo, através do Diário Oficial do Estado de São Paulo identificamos as proteções dos conjuntos das estações ferroviárias de Chavantes e Avaré (DOE, 2016). Os casos mencionados estão além do recorte temporal proposto e não foram considerados. Pode ainda haver outras proteções no mesmo período.

Tabela 1 - Bens Ferroviários tombados pelo CONDEPHAAT 1969/2015

Bem Ferroviário	Nº Processo	Abertura	Tombamento	RESOLUCAO	DATA_RES	LIVRO_TOMB
Estação Ferroviária de Bananal	15465/69	1969	1974	Res. De 10/07/1974	13/07/1974	Histórico
Horto e Museu Edmundo Navarro de Andrade	00428/74	1974	1977	Res. De 09/12/1977	09/12/1977	Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico
Estação Ferroviária de Santa Rita do Passa Quatro	00467/74	1974	1981	Res. 17 de 23/05/1981	23/05/1981	Histórico
Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista	20316/77	1977	1982	Res.12 de 18/04/1982	18/04/1982	Histórico
Estação Ferroviária de Campinas	20682/78	1978	1982	Res. 9 de 15/04/1982	15/04/1982	Histórico
Estação Ferroviária de Guaratinguetá	22090/82	1982	1982	Res.68 de 17/12/1982	17/12/1982	Histórico
Estação da Luz	20097/76	1976	1982	Res. 25 de 05/05/1982	05/05/1982	Histórico
Estação Brás	20699/78	1978	1982	Res. 22 de 03/05/1982	03/05/1982	Histórico
Estação Barracão	21364/80	1980	1982	Res. 31 de 07/05/1982	08/05/1982	Histórico
Estação Ferroviária de Rio Claro	22295/82	1982	1985	Res. 64 de 14/11/1985	14/11/1985	Histórico
Estação Ferroviária de Mairinque	24383/86	1986	1986	Res. 46 de 28/10/1986	28/10/1986	Histórico
Acervo da Estrada de Ferro Perus–Pirapora	21273/80	1980	1987	Res.5 de 19/01/1987	19/01/1987	Histórico
Estação Ferroviária de Descalvado	23320/85	1985	1987	Res. 9 de 22/01/1987	22/01/1987	Histórico
Complexo Ferroviário de Paranapiacaba	22209/82	1982	1987	Res. 37 de 30/09/1987	30/09/1987	Histórico
Rotunda de Cruzeiro	25566/87	1987	1988	Res. SC 47 de 02/09/1988	02/09/1988	Histórico
Edifício da Estação Ferroviária de Espírito Santo do Pinhal	26264/88	1988	1992	Res. SC 35 de 16/11/1992	16/11/1992	Histórico
Estação Julio Prestes	36990/97	1997	1999	Res. SC 27 de 08/07/1999	08/07/1999	Histórico
Conjunto Ferroviário de Caieiras	60306/09	2009	2011	Res. SC-087, de 18/10/2011	18/10/2011	Histórico
Conjunto da Estação Ferroviária de Franco da Rocha	60305/09	2009	2011	Res. SC 74 de 19/08/2011	19/08/2011	Histórico
Estação Ferroviária de Jundiá	60142/09	2009	2011	Res. SC 53 de 13/06/2011	13/06/2011	Histórico
Conjunto Ferroviário de Ribeirão Pires	60313/09	2009	2011	Res. SC-089 de 18/10/2011	18/10/2011	não informado
Conjunto da Estação Ferroviária de Rio Grande da Serra	60309/09	2009	2011	Res. SC 76 de 19/08/2011	19/08/2011	Histórico
Conjunto da Estação Ferroviária de Jaraguá	60308/09	2009	2011	Res SC 75 de 19/08/2011	19/08/2011	Histórico
Conjunto Ferroviário de Perus	60307/09	2009	2011	Res. SC-088 de 18/10/2011	18/10/2011	não informado
Conjunto Ferroviário de Várzea Paulista	60304/09	2009	2011	Res. SC-086 de 18/10/2011	18/10/2011	não informado
Conjunto da Estação Ferroviária de Andradina	30215/92	1992	2012	Res. SC-042 de 16/07/2012	16/07/2012	Histórico
Complexo da Estação Ferroviária de Botucatu	59930/09	2009	2012	Res. SC-091 de 11/10/2012	11/10/2012	não informado
Complexo Ferroviário de Louveira	61063/10	2010	2012	Res. SC-041 de 16/07/2012	16/07/2012	Histórico
Conjunto da Estação Ferroviária de Vinhedo	61056/10	2010	2012	Res. SC 040 de 16/07/2012	16/07/2012	Histórico
Conjunto Ferroviário Central de Araçatuba	42095/01	2001	2013	Res. SC-042 de 16/07/2013	16/07/2012	não informado
Conjunto da Estação Ferroviária de Sumaré	46225/03	2003	2013	Resolução SC-04, de 06/02/2013	06/02/2013	Histórico
Conjunto da Estação Ferroviária de Piraju	24812/86	1986	2013	Resolução SC-12, de 27/03/2013	27/03/2013	Histórico
Conjunto da Estação Ferroviária de Piratininga	59339/09	2009	2013	Resolução SC-30, de 10/06/2013	10/06/2013	Histórico
Conjunto Ferroviário de Valinhos	61057/10	2010	2013	Resolução SC-98, de 23/10/2013	23/10/2013	Histórico
Estação Ferroviária de Piquete	24271/86	1986	2014	Resolução SC-09, de 21/01/2014	21/01/2014	Histórico
Complexo da Estação Ferroviária de Cruzeiro	61981/10	2010	2015	Resolução SC-116, de 18/12/2015	18/12/2015	não informado
Antigo Sistema Funicular de Paranapiacaba...	51546/05	2005	2015	Resolução SC-113, de 18/12/2015	18/12/2015	não informado

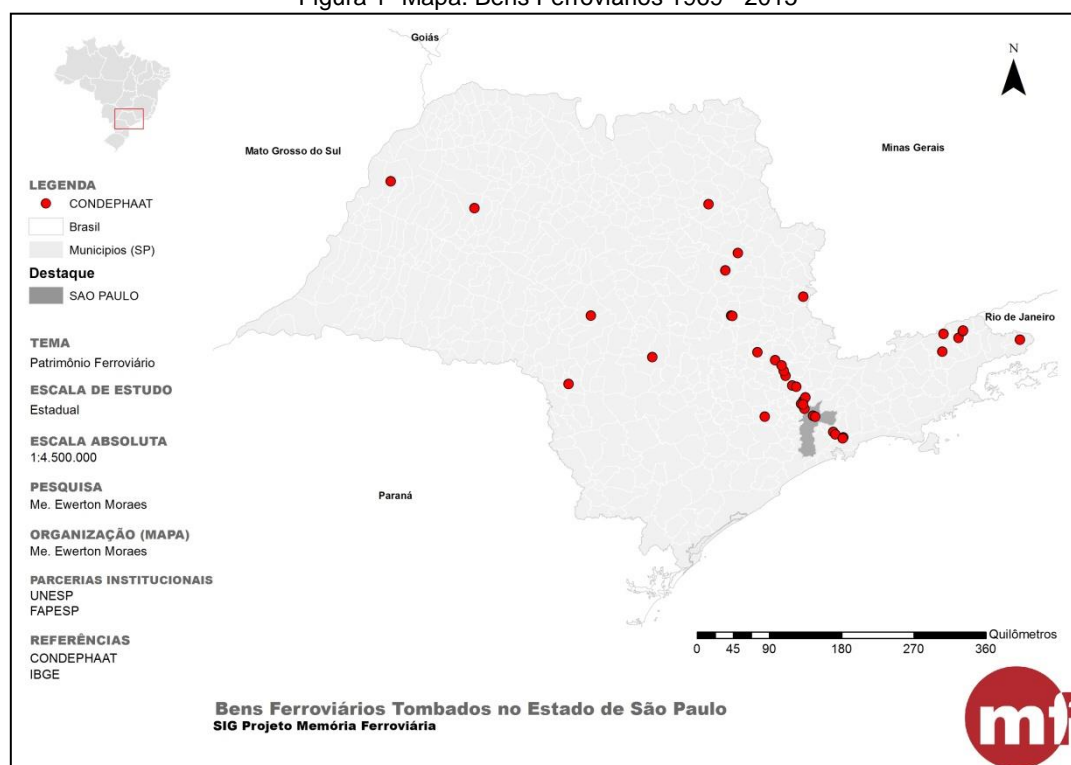
Fonte: Elaborado pelo autor com base em CONDEPHAAT (2015)

A primeira proteção deste tipo em São Paulo ocorreu em 1974, o tombamento da Estação Ferroviária de Bananal. Contudo, a maior parte das proteções realizadas pelo órgão é recente e data da década atual. Entre 2010 e 2015 foram reconhecidos 19 bens ferroviários. Por curiosidade, este número representa aproximadamente 23% de todas as proteções deste Conselho no período (CONDEPHAAT, 2015). Através da mesma fonte é possível identificar que este é um valor relativamente alto, já que antes de 2010 os bens ferroviários representavam 5% e em 2015 passaram a totalizar por volta de 8% dos 442 tombamentos feitos pelo CONDEPHAAT.

É relevante mencionar que alguns destes bens figuram também entre as proteções do órgão federal, o IPHAN. São os casos da Estação Luz (reconhecida em 1996), Estação Ferroviária de Mayrink (em 2004) e Vila Ferroviária de Paranapiacaba (em 2008) (IPHAN, 2015). Em todos os casos as proteções federais são posteriores às decisões do CONDEPHAAT, assim, fica claro que os tombamentos estaduais não se enquadram como ex-officio.

Retomando o objeto de estudos, através da aplicação de técnicas e ferramentas cartográficas (vide Materiais e Métodos), identificamos que os bens ferroviários estão presentes em 29 municípios paulistas. A cidade de São Paulo é a que apresenta maior número de tombamentos, são seis no total (Mapa 1).

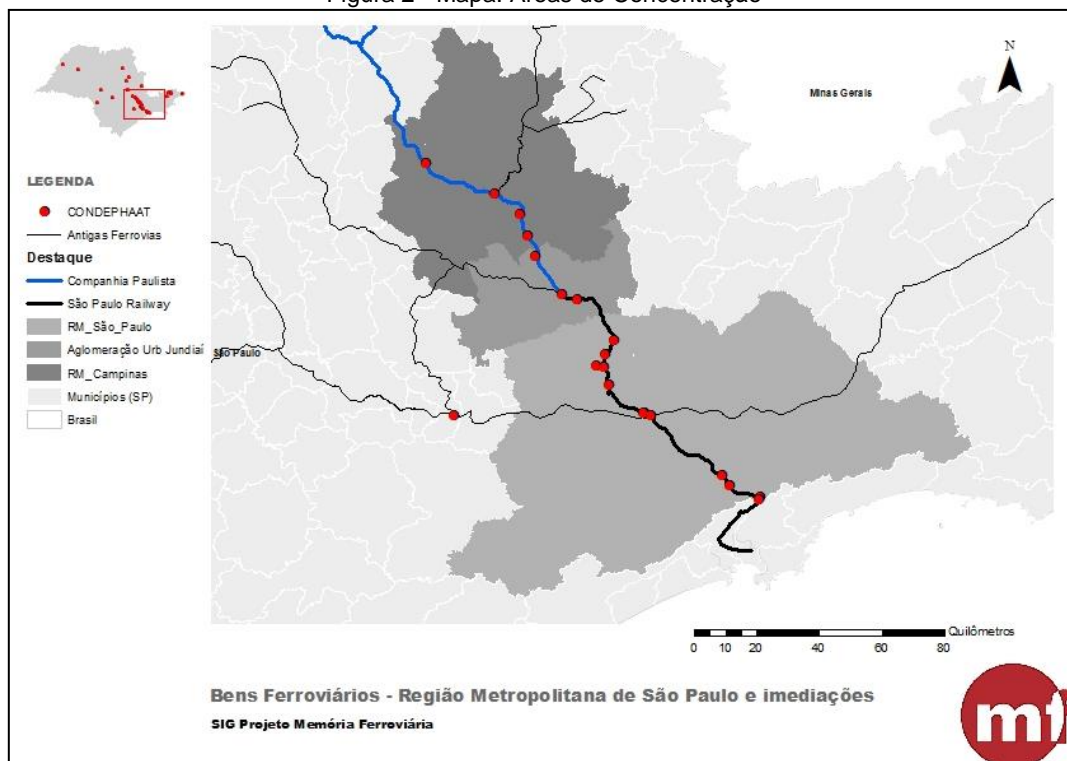
Figura 1- Mapa. Bens Ferroviários 1969 - 2015



Fonte: Elaborado pelo autor.

A distribuição pelo território apresenta pontos de concentração, o principal deles na Região Metropolitana de São Paulo, avançando ainda pelo Aglomerado Urbano de Jundiaí e Região Metropolitana de Campinas (Mapa 2).

Figura 2 - Mapa. Áreas de Concentração



Fonte: Elaborado pelo autor.

Os primeiros tombamentos nesta área ocorreram nas primeiras décadas de atuação do CONDEPHAAT, a exemplo das estações Luz e Campinas, processos concluídos em 1982 (CONDEPHAAT, 2015). Contudo, a concentração de bens é mais recente e está inserida na década atual. Em 2011, o Conselho reconheceu oito estações remanescentes da antiga São Paulo Railway (SPR): Ribeirão Pires; Rio Grande da Serra; Jaraguá; Perus; Caieiras; Franco da Rocha e Várzea Paulista.⁶⁷

No mapa (2) é perceptível que a distribuição destes bens não é aleatória, mas sim acompanha o traçado da linha ferroviária de origem. Além disso, a elevada quantidade de bens de uma mesma empresa representa uma alteração nos métodos de estudo e avaliação adotados pelo corpo técnico do CONDEPHAAT: a divisão por companhias ferroviárias (tema) (GUICHE CONDEPHAAT MARTINS, 2011). Martins (2011) mencionou os critérios de seleção adotados – que a propósito apresentamos a

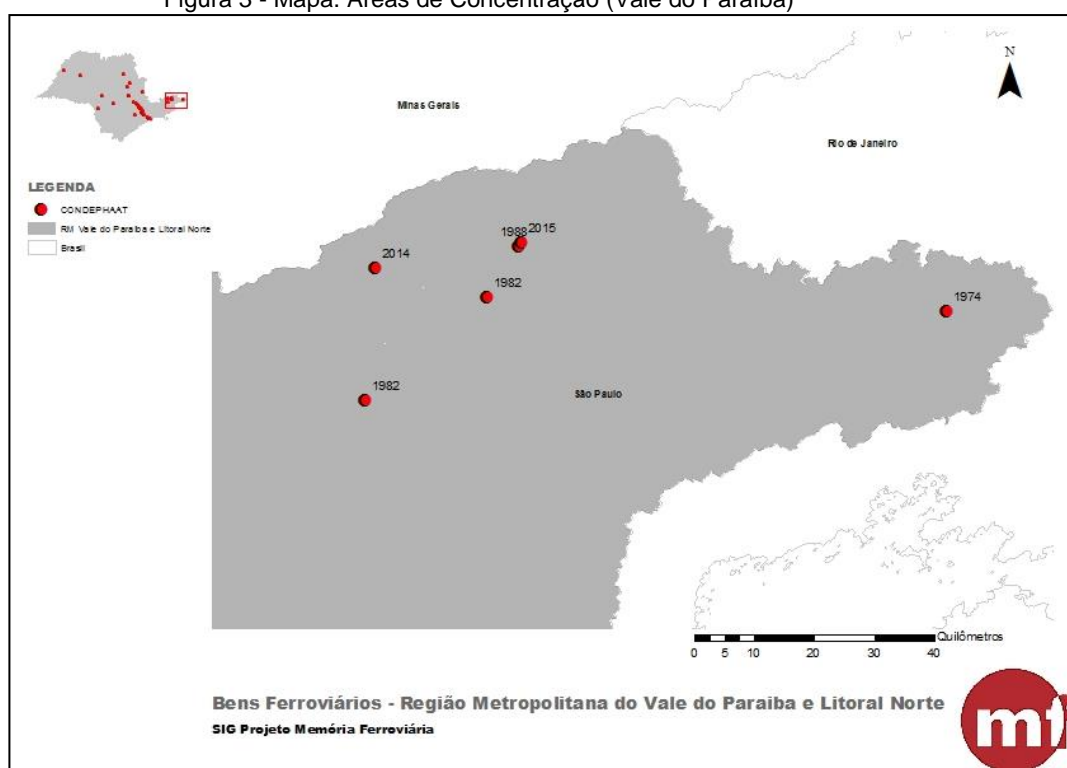
⁶ A solicitação de tombamento original menciona todas as estações, contudo, por determinação interna ao órgão, optaram por desmembrar em diferentes processos (PROCESSO CONDEPHAAT 60142/09, 2009).

⁷ Todas as estações mencionadas fazem parte do Sistema de Transportes Metropolitanos de São Paulo e são gerenciadas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Atualmente, o edifício de Franco da Rocha não possui uso ferroviário – ou qualquer outro – uma vez que foi construída uma nova estação.

continuação – e o andamento dos trabalhos: “[...] já conseguimos fazer o estudo, de forma desgastante, da São Paulo Railway, agora estamos com a Sorocabana, a Paulista e a Mogiana. Estamos no meio, mas eu espero que até o final do ano tenhamos terminado, são 48 estações distribuídas por essas linhas.”.

Outra concentração pode ser identificada na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (Mapa 3). Com base em Rodrigues (1994), supomos que a presença elevada de bens nessa região esteja relacionada com a própria história de atuação do CONDEPHAAT, contudo, neste momento, não podemos afirmar ou oferecer outras informações.

Figura 3 - Mapa. Áreas de Concentração (Vale do Paraíba)



Fonte: Elaborado pelo autor.

A maior parte dos bens localizados nesta área foi tombada nas décadas de 1970 e 1980, portanto, não relacionados aos métodos citados no parágrafo anterior, adotados ao final da década de 2000 (MARTINS, 2011; GUICHE CONDEPHAAT 00120/84, 1984). Contudo, mesmo sem uma política de proteção definida (RODRIGUES, 1994) ou critérios declarados, tais tombamentos apresentam semelhanças capazes de indicar relação entre eles. Os tombamentos concluídos em

1982 destacam as relações com o ciclo econômico do café e os esforços para o escoamento (MORAES, 2016).

Retomando a questão temporal, as proteções estão concentradas – e podem ser divididas assim – nos anos anteriores a 1990 e posteriores a 2009. Na década de 1990 o Conselho reconheceu apenas as estações Júlio Prestes e Espírito Santo do Pinhal (CONDEPHAAT, 2015), a segunda em contexto particular e não continuado nas ações do CONDEPHAAT sobre o patrimônio ferroviário, uma vez que foi incluída como parte de um conjunto urbano. A leitura do processo da Júlio Prestes indica a relação com a revitalização da área central de São Paulo, obviamente, sem desconsiderar sua importância histórica (PROCESSO CONDEPHAAT 36990/97, 1997). Desta forma, ambos parecem pouco colaborar para as reflexões propostas.

Não há tombamentos na primeira metade da década de 2000. A retomada ocorreu em 2009 com o estudo e abertura dos processos das estações remanescentes da SPR em São Paulo (vide tabela 1). A ação do CONDEPHAAT naquele momento não estava ausente contexto nacional de extinção da Rede Ferroviária Federal e atribuição de responsabilidade aos IPHAN (IPHAN, 2007) conforme mencionou Martins (MARTINS, 2011): “Essa impossibilidade do IPHAN de assumir essa tarefa hercúlea de selecionar o que era importante, então nós resolvemos aqui formar um pequeno grupo”. Como mencionado anteriormente, a maior parte das proteções de bens ferroviários pelo CONDEPHAAT foi concluída na década atual, logo, também relacionadas a esta ação e contexto.

O QUE É PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO?

Os resultados nos indicaram dois momentos de destaque na trajetória do CONDEPHAAT frente aos bens ferroviários: 1982 e 2011. Os cinco tombamentos reunidos no primeiro (vide Tabela 1) tem em comum a relação das justificativas com o ciclo econômico do café e os esforços para o escoamento (MORAES, 2016). Representam também o auge das discussões sobre a necessidade de critérios de tombamento. No outro extremo estão os tombamentos dos remanescentes da SPR, processos concluídos em 2011. Tais tombamentos estão inseridos no contexto de retomada das ações e critérios de seleção definidos, ambos mencionados ao final do tópico anterior. Os oito tombamentos inseridos nesse segundo recorte são

representativos para a compreensão do momento atual, aqui limitados a 2015. Assim, adotamos estes dois momentos como norteadores de nossa discussão.

Conforme Rodrigues (1994) as ações do CONDEPHAAT não foram direcionadas por uma política de proteção. Em um primeiro momento, esta afirmação está limitada ao recorte temporal trabalhado pela autora, ou seja, entre 1969 e 1987. Contudo, identificamos que esta afirmação cabe também ao momento atual, o Estado de São Paulo não conta ainda com uma política definida de proteção do patrimônio cultural. O que difere nas ações atuais relativas ao patrimônio ferroviário é a existência de critérios de proteção (MARTINS, 2011; GUICHE CONDEPHAAT 00120/84, 1984).

Martins (2011) indicou que os critérios foram definidos previamente ao início do trabalho. Além da entrevista, eles apareceram expressos em diferentes pareceres técnicos (GUICHE CONDEPHAAT 00120/84, 1984): conjuntos ferroviários completos; entroncamentos; integridade do bem; história; e, localização em estâncias turísticas. A fala da entrevistada indica que a relação com as estâncias não é um critério de exclusão, mas sim uma estratégia relacionada a gestão do patrimônio:

[...] também selecionamos algumas estações nas cidades estâncias turísticas, porque, porque é sempre um equipamento fundamental de atração turística numa cidade que é estância e a cidade estância tem mais verba e ela precisa conservar suas referências para que realmente ela tenha um significado histórico mais explícito, além de clima, além da natureza, além de algumas outras razões que levaram a se tornar cidade estância (MARTINS, 2011).

A leitura de um conjunto de processos negados indica que os critérios estabelecidos foram efetivamente aplicados. Nos processos das estações de Aguai (GUICHE CONDEPHAAT 00120/84) e Muritinga do Sul (GUICHE CONDEPHAAT 00104/84, 1984), por exemplo, o parecer de Ana Luiza Martins indica dificuldades para a análise dos bens ferroviários com destaque para o reduzido corpo de técnico. Aponta ainda que ao longo do tempo ficaram parados vários processos e guichês (etapa anterior, referente a solicitação de tombamento), alguns datados da década de 1970. O conteúdo é compatível e confirma as afirmações feitas pela Conselheira em sua entrevista (MARTINS, 2011).

Através dos mesmos processos é possível identificar que por decisão do Conselho foram negados e encerrados os seguintes: Estação Ferroviária de Muritinga do Sul (Guichê 00104/84); Estação Ferroviária de Aguai (Guichê 00120/84); Diversas estações ferroviárias em Campinas (Guichê 00123/84); Conjunto Arquitetônico do

Entorno da Estação de Campinas (Guichê 00217/87); Antiga Estação da Estiva em Estiva Gerbi (Guichê 00711/99); Estação Ferroviária em Santa Lúcia (Guichê 00768/00); Partes integrantes de composições ferroviárias localizadas no pátio da FERROBAN em Rio Claro (Guichê 00923/05), Área da antiga FEPASA em Santa Rosa do Viterbo (Guichê 00804/02), Estações Ferroviária do Alto e do Distrito de Guataporé em Ribeirão Preto (Processo 03840/91). A decisão data de 28 de setembro de 2008 (GUICHE CONDEPHAAT 00104/84, 1984).

Discutidos de maneira concomitante, os processos referentes aos hortos florestais – todos abertos até a década de 1980 – apresentam uma importante ruptura.⁸ Se antes o Museu e Horto Florestal de Rio Claro foi valorizado por suas características ambientais, discussão apresentada ainda na introdução, a retomada dos estudos de tombamento apresentam uma nova leitura dos hortos, com considerações direcionadas para a origem ferroviária (PROCESSO CONDEPHAAT 20428/77, 1977). O parecer de Ana Luiza Martins, então Diretora do Centro de Estudos de Tombamentos de Bens Culturais, datado de janeiro de 2011, é um importante exemplo disto:

Os processos relativos aos hortos florestais, constantes neste GEI, foram recentemente analisados na chave da tipologia específica de *hortos florestais do Estado, afetos à ferrovia*, uma vez que todos eles foram criados como áreas de reflorestamento, em apoio aos caminhos de ferro, para inicial fornecimento de lenha para caldeiras, carvão e, posteriormente, para dormentes e confecção de mobiliário pertinente. (PROCESSO CONDEPHAAT 20428/77, 1977, p. 202).

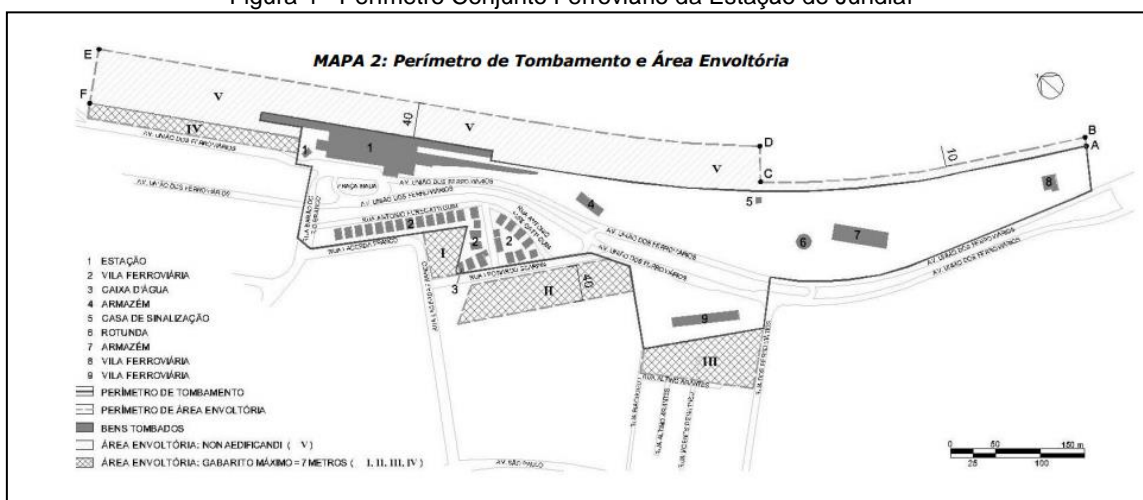
Assim, nos encaminhamos para uma questão breve: todos os bens tombados são patrimônio ferroviário? Entendemos que não, uma vez o conceito é, em muitos casos, posterior a definição de tombamento. Em outras palavras, ainda que possam ser hoje lidos como tal, as lógicas que justificaram as proteções até a década de 1990 não estavam baseadas neste conceito (MORAES, 2016). A própria forma de agrupar os bens para esta pesquisa é fruto de uma interpretação atual. A análise dos tombamentos concluídos entre 1969 e 1984 indicou que alguns bens não eram entendidos como similares às estações ferroviárias, casos, por exemplo, do Acervo da

⁸ O Conselho determinou o arquivamento dos processos dos hortos florestais de Bebedouro (Processo 20654/78), Araras (Processo 20653/78) e Jaboticabal (Processo 20428/77). Determinou também o prosseguimento dos hortos de Cordeirópolis (Processo 20655/78), Descalvado (Processo 20656/78), São Carlos (24928/86) e Sumaré (Processo 20652/78). Informações extraídas do Processo CONDEPHAAT 20428/77 (1977).

Estrada de Ferro Perus Pirapora e do já citado Horto de Rio Claro (MORAES e OLIVEIRA, 2016). Também por isso adotamos a expressão bens ferroviários para nos referir a tal conjunto. Obviamente, isso não se aplica aos tombamentos a partir de 2011, uma vez que, como vimos, já estão inseridos dentro de um contexto que engloba as ações do IPHAN e legislação específica.

As proteções dos remanescentes da SPR marcam uma ampliação nos tombamentos. A partir deles, em função também dos critérios de seleção adotados, as ações passaram a considerar os conjuntos. Não por menos, os próprios títulos dos processos apresentam diferenças, denominados desde então como conjuntos ferroviários. De maneira mais clara, tal ampliação pode ser percebida através do comparativo entre as resoluções de tombamento. Em Cachoeira Paulista, como praticamente em todos os processos concluídos até o início de 1990, a proteção está limitada ao prédio da estação e sua área de entorno padrão (PROCESSO CONDEPHAAT 20316/77, 1977). Por outro lado, no Conjunto Ferroviário da Estação de Jundiaí, a proteção engloba também outros elementos, tais como o armazém e a vila ferroviária (Figura X) (PROCESSO CONDEPHAAT 60142/09, 2009).

Figura 4 - Perímetro Conjunto Ferroviário da Estação de Jundiaí



Fonte: Processo CONDEPHAAT 60142/09 (2009)

A análise permite perceber ainda alterações na própria apresentação da resolução de tombamento. Enquanto as atuais apresentam minuciosamente a abrangência e apontam as justificativas (vide DOE 22/06/2011), os primeiros tombamentos da década de 1970 oferecem informações reduzidas. Em geral, as resoluções estavam concentradas apenas na denominação do bem, a exemplo da

Estação Ferroviária de Bananal: "Artigo 2º - Fica tombado como monumento histórico e arquitetônico do Estado de São Paulo, o edifício sede da antiga Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil, situada na cidade de Bananal, ramal de Barra Mansa." (PROCESSO CONDEPHAAT 15465/69, p. 31).

A partir de Cachoeira Paulista (PROCESSO CONDEPHAAT 20316/77, 1977) há uma preocupação em registrar a justificativa de proteção: "Fica tombado como edifício ferroviário de valor ambiental e histórico, testemunho da ocupação e desenvolvimento da região paulista do Vale do Paraíba - a ESTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO da cidade de Cachoeira Paulista." (PROCESSO CONDEPHAAT 20316/77, 1977, p.32, grifo nosso). Esse formato é comum nos tombamentos concluídos até 1984.

Tabela 2 - Informações presentes nas Resoluções de Tombamento 1969/1984

Bem Tombado	Processo	Tomb.	Valores/Interesses	Justificativas na Resolução
Estação Ferroviária de Bananal	15465/69	1974	Monumento Histórico e Arquitetônico	Não apresenta.
Horto e Museu Edmundo Navarro de Andrade	00428/74	1977	Bens Culturais da História Técnica, Científica e Cultural	Não apresenta.
Estação Ferroviária de Santa Rita do Passa Quatro	00467/74	1981	Monumento Histórico e Arquitetônico	Não apresenta.
Estação da Luz	20097/76	1982	Monumento Histórico e Arquitetônico	Não apresenta.
Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista	20316/77	1982	Edifício Ferroviário de Valor Ambiental e Histórico	Testemunho da ocupação e desenvolvimento da região
Estação Ferroviária de Campinas	20682/78	1982	Monumento Histórico-Arquitetônico	Criação das estradas de ferro como fator de escoamento do café; Patrimônio Ambiental Urbano.
Estação do Brás	20699/78	1982	Monumento Histórico e Arquitetônico	Implantação e desenvolvimento do núcleo industrial e comercial; fixação de população tradicional e modo de vida.
Acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora	21273/80	1987	Bem Cultural de Interesse Histórico	Último remanescente em bitola estreita no país; Testemunho dinâmico da história do desenvolvimento industrial.
Estação Barracão	21364/80	1982	Monumento Histórico e Arquitetônico	Não apresenta.
Estação Ferroviária de Guaratinguetá	22090/82	1982	Monumento Histórico-Arquitetônico	Exemplar da Arquitetura Ferroviária Inglesa; Desenvolvimento da economia cafeeira na região.

Fonte: MORAES (2016)

Conforme já mencionado, as proteções concluídas em 1982 apontam para a relação dos bens com o ciclo econômico do café e os esforços para o escoamento da produção. Reforçam esta afirmação as justificativas adotadas para as estações de Campinas e Guaratinguetá, visíveis na tabela acima (2). Entendemos tais tombamentos como a representação da interpretação construída nas décadas anteriores. A percepção em Bananal (PROCESSO CONDEPHAAT 15465/69, 1969) é

predominantemente arquitetônica. Os aspectos históricos ganham força na década de 1980, possivelmente, também em função da incorporação de historiadores na equipe técnica (MARTINS, 2011; RODRIGUES, 1994).

A necessidade de critérios de seleção aparece desde a década de 1970, informação clara, sobretudo, nos pareceres de Carlos Lemos (PROCESSO CONDEPHAAT 00467/74). Assim, também tem sua participação a construção dos bens ferroviários enquanto testemunho do escoamento do café para o Porto de Santos, incluindo elementos além da estação. Contudo, na prática – como pode ser percebido também na tabela 2 – a estação teve destaque.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme mencionado, ainda são escassas as publicações sobre o CONDEPHAAT, sendo ainda menor o número de pesquisas específicas sobre a atuação deste órgão de defesa. Desta forma, este artigo auxilia na compreensão desta questão ainda pouco explorada. Além disso, ainda que as considerações apresentadas aqui estejam limitadas às ações e ao próprio território paulista, a metodologia empregada é similar ao que já foi feito por outros autores para estudar o IPHAN (FONSECA, 2008) e pode ser replicada para investigações sobre órgãos de defesa – federal, estadual ou municipal – no Brasil.

Com este artigo reforçamos a conclusão de que a estação de passageiros foi o principal objeto de proteção do órgão estadual. Ainda que tenha ocorrido uma ampliação da abrangência, a única exceção efetiva é o tombamento do Sistema Funicular de Paranapiacaba. Por outro lado, é importante destacar que ainda que não tenham ocorrido alterações no objeto destacado – estação – sua interpretação é diferente em cada um dos períodos mencionados (1982 e 2011). A percepção atual busca interpretar estes bens a partir de sua relação com os demais elementos, tais como as vilas e armazéns. A existência do conjunto é também um critério para seleção.

AGRADECIMENTOS

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

Referências

- AGUILAR CIVERA, I. Patrimonio cultural de la obra pública. In: RUIZ, José Castillo; CEJUDO GARCÍA, Eugenio; ORTEGA RUIZ, Antonio (Org.). **Patrimonio histórico y desarrollo territorial**. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 2009. p. 72-95.
- ALLIS, T. **Turismo, Patrimônio Cultural e Transporte Ferroviário**: um estudo sobre as ferrovias turísticas no Brasil e Argentina. Programa de Pós-Graduação em Integração da América Latina. Universidade de São Paulo, 2006.
- ÁLVAREZ-ARECES, M. A.. Patrimonio industrial: un futuro para el pasado desde la vision europea. **Apuntes: Revista de estudios sobre patrimonio cultural**, Bogotá, Colombia, v. 1, n. 21, p.6-25, 2008.
- ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS DA ESTRADA DE FERRO SANTOS A JUNDIAÍ (São Paulo). **Revista Ferrovia: Sobre a Revista**. Disponível em: <http://www.aeefsj.org.br/site/?page_id=6723>. Acesso em: 06 dez. 2015.
- BALLART, J. Patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso. Barcelona: Ariel, 1997.
- BEM, S.F. de. **Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas**. 1998. 2 v. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.
- BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Ministério da Cultura. **Lista Bens Tombados pelo IPHAN**. 2015b. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_Bens_Tombados_pelo_Iphan_2015.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2015
- BRASIL. Decreto nº 11483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.. **Lei Nº 11.483, de 31 de Maio de 2007**..Brasília, DF, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm>. Acesso em: 30 nov. 2015.
- CASANELLES I RAHÓLA, E. Nuevo Concepto de Patrimonio Industrial, Evolución de su Valoración, Significado Y Rentabilidad en el Contexto Internacional. **Bienes Culturales**: Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español. El Plan de Patrimonio Industrial. nº7.2007.
- CASTRO, W.R.; MONASTIRSKY, L.B. O patrimônio cultural ferroviário no espaço urbano: reflexões sobre a preservação e os usos. In: ENCONTRO DE GEOGRAFOS DA AMERICA LATINA, 14., 2012, Lima. **Observatorio Geográfico da América Latina**. 2013.p.1-18.Disponívelem:

<http://observatorigeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/08.pdf>>. Acesso em: 01 dez. 2015.

CAVALCANTI NETO, J. R., CARNEIRO, F. G. e GIANNECCHINI, A. C. Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Anais do VI Colóquio Latinoamericano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. IV Encontro Internacional sobre Patrimônio Ferroviário. São Paulo: Centro Universitário Belas Artes, 2012.

CHOAY, F.. A alegoria do patrimônio. 3 ed. São Paulo: Estação Liberdade: Ed. UNESP, 2006.

CHUVA, M. (Org.). **Os arquitetos da memória: sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 1930-1940)**. Rio de Janeiro: Editora Ufrj, 2009.

CRISPIM, F.B. **Entre a Geografia e o Patrimônio: Estudo das ações de preservação das paisagens paulistas pelo CONDEPHAAT (1969 - 1989)**. 2014. 1 v. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2014.

CUELLAR VILLAR, D. El Ferrocarril en España, Siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo. In: POLO MURIEL, F. **Jornadas de História Ferroviária: 150 años del ferrocarril en Albacete (1855 – 2005)**. Albacete(España), 2007.

CUELLAR VILLAR, D.; JIMÉNEZ VEGA, M. y GARCIA MATEO, J.L. **Inventario de puentes ferroviarios de España**. Madrid : Doce Calles. 2005

CUELLAR VILLAR, D.; JIMÉNEZ VEGA, M. y POLO MURIEL, F. **Historia de los poblados ferroviarios en España**. Madrid : Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 2005

DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO. São Paulo, 01 ago. 2016. Disponível em:

<<https://www.imprensaoficial.com.br/#13/10/2016>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

EUROPEAN FEDERATION OF MUSEUM & TOURIST RAILWAYS (FEDECRAIL). **The Riga Charter**. Disponível em: <http://www.fedecrail.org/>. Acessado em: 14 mai. 2014

FIGUEIREDO, V.G.B..**Da tutela dos monumentos à gestão sustentável das paisagens culturais complexas: inspirações à política de preservação cultural no Brasil**. 2014. 1 v. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Disponível em:

<<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-14082014-134950/pt-br.php>>.

Acesso em: 01 dez. 2015.

FONSECA, M. C. L. **O Patrimônio em Processo: trajetória de política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ: Minc – IPHAN, 1997.

FUNDAÇÃO MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO (FMNF). **Arquivo Digital. Carta de Riga**. Disponível em: <http://www.fmnf.pt/arquivo>. Acessado em: 14 mai. 2014

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

MARTINS, A. L. **Entrevista**. Depoimento oral feito a Ewerton Henrique de Moraes. 2011. In: MORAES, E.H. Patrimônio Ferroviário, Tombamento e Turismo: reflexões acerca da E.F. Perus Pirapora. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação). Universidade Estadual Paulista, São Paulo (Rosana), 2012.

MELIS MAYNAR, M.; JIMENEZ VEGA, M; CUELLAR VILLAR, D. **Inventario de Tuneles Ferroviarios de España**. Madrid: Doce Calles, 2005.

MOURA, C. E. M. de (Org.). **Fazendas de Café do Vale do Paraíba**: o que os inventários revelam (1817-1915). São Paulo: Condephaat, 2014.

MORAES, J.E.C.D. Porque Preservar o Patrimônio Histórico Ferroviário. In: **Revista Ferrovia**. São Paulo: Associação dos Engenheiros da E. F. Santos a Jundiaí, v. 72, maio 1980. Bimestral.

MORAES, E. H. **Os bens ferroviários nos tombamentos do Estado de São Paulo (1969 – 1984)**. 2016. 191 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC), Universidade Estadual Paulista (UNESP), Bauru, 2016. Disponível em: <<http://repositorio.unesp.br/handle/11449/135887>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

MORAES, E. H.; OLIVEIRA, E.R. O patrimônio ferroviário no Estado de São Paulo: a interpretação dos Técnicos e Conselheiros do CONDEPHAAT (1969 – 1982). In: FONTES, M.S.G.C.; FARIA, O.B.; SALCEDO, R.F.B. (org) **Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo: fundamentação teórica e métodos**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016.

OLIVEIRA, E.R. **Patrimônio Ferroviário do Estado de São Paulo**: as condições de preservação e uso dos bens culturais. Projeto História (PUCSP), v. 40, p. 179 – 2003, 2010.

PARDO ABAD, C. J. **Turismo y patrimonio industrial**. Madri. Editorial Sintesis, 2008

PRATA, J.M. **Patrimônio Cultural e Cidade**: práticas de preservação em São Paulo,

2009. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2009.

REVISTA FERROVIA. São Paulo: **Associação dos Engenheiros da E. F. Santos a Jundiá**, v. 84, maio 1982. Bimestral.

RODRIGUES, Marly. **Alegorias do passado: a instituição do patrimônio em São Paulo 1969 -1987**. Tese (Doutorado). Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de Campinas, 1994.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Lista de Bens Tombados (em ordem cronológica dos tombamentos)**. 2015. Disponível em: <[http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/Condephaat/Bens Tombados/atédez.14_CRONOLÓGICA.pdf](http://www.cultura.sp.gov.br/StaticFiles/SEC/Condephaat/Bens_Tombados/atédez.14_CRONOLÓGICA.pdf)>. Acesso em: 30 nov. 2015.

SOBRINO SIMAL, J.. El patrimonio industrial y minero. In: RUIZ, José Castillo; CEJUDO GARCÍA, Eugenio; ORTEGA RUIZ, Antonio (Org.). **Patrimonio histórico y desarrollo territorial**. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 2009. p. 50-71.

STOLLAR. **Vale de Ferro: Estudo Historico e Estetico das Estacoes Ferroviarias do Vale do Paraíba Paulista**. 2010. Dissertação (Mestrado) - Curso de Artes, Instituto de Artes, Universidade Estadual Paulista, Sao Paulo, 2010. Disponível em: <http://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/86898/stollar_v_me_ia.pdf?sequence=1>. Acesso em: 01 dez. 2015.

STEFANI, C. R. B. **O Sistema Ferroviário Paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos**. 2007. 302f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

THE INTENATIONAL COMMITTE FOR THE CONSERVATION OF INDUSTRIAL HERITAGE (TICCIH). **Carta de NizhnyTagil sobre o Patrimônio Industrial**. 2003. Disponível:www.patrimonioidustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=8. Acesso em: 13. Mai. 2014

VEGA M. J.; POLO MURIEL, F. In: POLO MURIEL, F. **Jornadas de História Ferroviária: 150 años del ferrocarril en Albacete (1855 – 2005)**. Albacete(España), 2007.

Processos de Tombamento

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 60142/09**. Conjunto da Estação Ferroviária de Jundiaí: CONDEPHAAT, 2009.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 36990/97**. Estação Júlio Prestes. São Paulo: CONDEPHAAT, 1997.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Guichê CONDEPHAAT 00104/84**. Estação Ferroviária de Muritinga do Sul. São Paulo: CONDEPHAAT, 1984.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Guichê CONDEPHAAT 00120/84**. Estação Ferroviária de Aguaí. São Paulo: CONDEPHAAT, 1984.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Guichê CONDEPHAAT 00123/84**. Diversas Estações Ferroviárias em Campinas. São Paulo: CONDEPHAAT, 1984.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 22295/82**. Estação Ferroviária de Rio Claro. São Paulo: CONDEPHAAT, 1982.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 22090/82**. Estação Ferroviária de Guaratinguetá. São Paulo: CONDEPHAAT, 1982.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 1364/80**. Estação Ferroviária de Barracão (Ribeirão Preto). São Paulo: CONDEPHAAT, 1980.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 21273/80**. Acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora. São Paulo: CONDEPHAAT, 1980.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 20699/78**. Estação Ferroviária do Brás (São Paulo). São Paulo: CONDEPHAAT, 1978.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 20682/78**. Estação Ferroviária de Campinas. São Paulo: CONDEPHAAT, 1978.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 20653/79**. Horto Florestal de Loreto. São Paulo: CONDEPHAAT, 1979.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 20654/78**. Horto Florestal de Bebedouro. São Paulo: CONDEPHAAT, 1978.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 20652/78**. Horto Florestal de Sumaré. São Paulo: CONDEPHAAT, 1978.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 20428/77**. Horto Florestal de Jaboticabal. São Paulo: CONDEPHAAT, 1977.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 20316/77**. Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista. São Paulo: CONDEPHAAT, 1977.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 20097/76**. Estação Ferroviária da Luz (São Paulo). São Paulo: CONDEPHAAT, 1976.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 00467/74**. Estação Ferroviária de Santa Rita do Passa Quatro. São Paulo: CONDEPHAAT, 1974.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 00428/74**. Horto e Museu Edmundo Navarro de Andrade. São Paulo: CONDEPHAAT, 1974.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 15465/69**. Estação Ferroviária de Bananal. São Paulo: CONDEPHAAT, 1969.