

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

MILENA MEIRA DA SILVA

PAISAGEM INDUSTRIAL DO COMPLEXO FEPASA (JUNDIAÍ-SP): AVALIAÇÃO DOS USOS ATRIBUÍDOS AO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

BAURU
2019

MILENA MEIRA DA SILVA

PAISAGEM INDUSTRIAL DO COMPLEXO FEPASA (JUNDIAÍ-SP): AVALIAÇÃO DOS USOS ATRIBUÍDOS AO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, câmpus de Bauru, como requisito final para a obtenção do título de Mestre.

Orientador: Dr. Eduardo Romero de Oliveira

BAURU
2019

Silva, Milena Meira da.

Paisagem industrial do Complexo FEPASA (Jundiaí-SP): avaliação dos usos atribuídos ao patrimônio ferroviário / Milena Meira da Silva, 2019.

215 f.

Orientador: Dr. Eduardo Romero de Oliveira

Dissertação (Mestrado)-Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru, 2019.

1. Patrimônio Ferroviário. 2. Paisagem Industrial. 3. Valoração. 4. SIG. I. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação. II. Título.

Paisagem industrial do Complexo FEPASA (Jundiaí-SP): avaliação dos usos atribuídos ao patrimônio ferroviário

Defesa

Aprovada em: 27 de setembro de 2019.

Local: Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC). Universidade Estadual Paulista (UNESP).

Banca Examinadora

Coordenador.

Dr. Eduardo Romero de Oliveira

Universidade Estadual Paulista (UNESP)

Membro I. Professora do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Dra. Rosio Fernandez Baca Salcedo

Universidade Estadual Paulista (UNESP)

Membro II. Externo.

Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo / PUC /Campinas

Suplente I. Professora do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Dra. Norma Regina Truppel Constantino

Universidade Estadual Paulista (UNESP)

Suplente II. Externo.

Dra. Manoela Rossinetti Rufinoni

Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP)

ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE MILENA MEIRA DA SILVA, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO - CÂMPUS DE BAURU.

Aos 27 dias do mês de setembro do ano de 2019, às 14:00 horas, no(a) Auditório dos Programas de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, reuniu-se a Comissão Examinadora da Defesa Pública, composta pelos seguintes membros: Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA - Orientador(a) do(a) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo / FAAC/UNESP/Bauru, Profa. Dra. ROSIO FERNANDEZ BACA SALCEDO do(a) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo / FAAC/UNESP/Bauru, Profa. Dra. MARIA CRISTINA DA SILVA SCHICCHI do(a) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo / PUC/Campinas, sob a presidência do primeiro, a fim de proceder a arguição pública da DISSERTAÇÃO DE MESTRADO de MILENA MEIRA DA SILVA, intitulada **COMPLEXO FEPASA (JUNDIAÍ-SP): AVALIAÇÃO DOS USOS ATRIBUÍDOS AO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO**. Após a exposição, a discente foi arguida oralmente pelos membros da Comissão Examinadora, tendo recebido o conceito final: Aprovado. Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelos membros da Comissão Examinadora.

Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

Profa. Dra. ROSIO FERNANDEZ BACA SALCEDO

Profa. Dra. MARIA CRISTINA DA SILVA SCHICCHI



AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador por ter me aberto caminhos, bem como a toda equipe do projeto Memória Ferroviária. Agradeço a minha tutora da BEPE, a Professora Doutora María Isabel Alba Dorado. Agradeço também a minha família, em especial aos meus pais por sempre apoiarem os sonhos do meu irmão e os meus. Sou grata aos meus amigos, fonte de admiração mútua. Agradeço, sobretudo, a vida, que a cada dia me auxilia em aprender mais sobre eu mesma e sobre o meio que me cerca. O presente trabalho foi realizado com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) – Código de Financiamento 001. Também contou com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) em âmbito nacional (processo nº 2017/06220-3) e internacional (processo nº 2018/23340-5). As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade dos autores e não necessariamente refletem a visão da FAPESP.

Resumo: Esta investigação visa avaliar os usos atualmente propostos aos remanescentes protegidos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (Jundiaí-SP), em relação às diretrizes e políticas de preservação do patrimônio. Esse conjunto ferroviário é conhecido como Complexo FEPASA e, desde 2002, está sob proteção do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). A metodologia proposta neste estudo inclui pesquisa bibliográfica e documental, utilização de ferramenta de georreferenciamento, entrevistas e demais métodos observacionais propostos na metodologia de Abordagem de Valorização do Patrimônio (AVP), que visa compreender os valores atribuídos pela comunidade aos bens protegidos. A avaliação dos usos atribuídos ao Complexo FEPASA foi possibilitada por meio do mapeamento dos dados coletados no decorrer da investigação. Ao fim, identificou-se que a percepção do patrimônio industrial ferroviário em escala paisagística pode auxiliar na identificação e atribuição de novos usos a esses bens, uma vez que esta abrange os diferentes alicerces presentes na conceituação da preservação patrimonial, como o espacial, a gestão e o âmbito social.

Palavras-chave: Patrimônio Ferroviário; Paisagem Industrial; Preservação; Valoração; SIG.

Abstract: This research aims to evaluate the current uses proposed for the protected remnants of the *Companhia Paulista de Estradas de Ferro* (Jundiaí-SP), in relation to heritage preservation guidelines and policies. Currently the set is known as the FEPASA Complex and protected by the National Artistic and Historical Heritage Institute (*Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN*) since 2002. The methodology proposed in this study includes bibliographical and documentary research, use of georeferencing tool, interviews and other observational methods proposed in the Approach and Values of Heritage (*Abordagem e Valorização do Patrimônio - AVP*) methodology, which aims to understand the values attributed by the community to the set protected. The evaluation of the uses attributed to the FEPASA Complex was made possible by mapping the data collected during the investigation. Finally, it was identified that the perception of railway industrial heritage from the landscape scale can help in the identification and attribution of new uses to these heritage, since it covers the different foundations present in the conceptualization of heritage preservation, such as space, management and the social environment.

Keywords: Railway Heritage; Industrial Landscape; Preservation; Value; GIS.

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Plano de distribuição das edificações da CPEF de 1892 a 1902.	2
Figura 2. Plano de distribuição das edificações da CPEF em 1953.	3
Figura 3. Plano de distribuição das edificações da CPEF em 1964.	4
Figura 4. Oficinas da CPEF em Jundiaí em 1918.	5
Figura 5. Pátio ferroviário em 1967.	5
Figura 6. Edificações centrais do Complexo FEPASA.	6
Figura 7. Perímetro de proteção do Complexo FEPASA.	9
Figura 8. Conjunto de Edificações da CPEF (Complexo FEPASA) protegido pelo IPHAN.	44
Figura 9. Equipamentos em oficina do Complexo FEPASA não inclusos no tombamento.	49
Figura 10. Estrutura de suporte à manutenção de locomotivas não inclusa no tombamento.	49
Figura 11. Edificações existentes identificadas pela FEPASA em 1972.	51
Figura 12. Zoneamento do Plano Diretor de Jundiaí de 2012.	70
Figura 13. Zoneamento do Plano Diretor de Jundiaí de 2016.	71
Figura 14. Relação de usos Complexo FEPASA.	79
Figura 15. Antiga sessão de expediente, atualmente ocupada pela Unidade de Gestão Mobilidade e Transporte.	80
Figura 16. Teatro “Sala Jundiaí” em antigo almoxarifado.	81
Figura 17. Antiga oficina de manutenção de locomotivas elétricas e a diesel, atual estacionamento.	81
Figura 18. Pátio de manutenção de locomotivas, atualmente bloqueado por grades e utilizado como estacionamento.	82
Figura 19. Antigo torneiro de rodas, atualmente sem uso.	82
Figura 20. Escola e ao fundo oficinas de manutenção de locomotivas elétrica e a diesel.	86
Figura 21. Área conformada por edificações da FATEC com usos educacionais e antigas oficinas de manutenção de locomotivas elétrica e a diesel.	87
Figura 22. Infraestrutura de suporte ao turismo identificada no entorno do Complexo FEPASA.	88
Figura 23. Estação Ferroviária da CPEF após incêndio ocorrido em julho de 2018.	126
Figura 24. Mapa de elementos associados à CPEF.	128
Figura 25. Casas que compunham a antiga vila ferroviária da CPEF.	129
Figura 26. Mapa de elementos industriais e ferroviários no entorno do Complexo FEPASA.	130
Figura 27. Análise de similitude extraída da técnica <i>tour</i>.	166
Figura 28. Nuvem de palavras extraídas da técnica <i>tour</i>.	167
Figura 29. Mapa do trajeto da técnica <i>tour</i>.	169
Figura 30. Mapa de valores <i>photovoice</i>.	171
Figura 31. Análise de similitude de entrevistas realizadas com funcionários do Complexo FEPASA.	173
Figura 32. Nuvem de palavras extraída de entrevistas realizadas com funcionários do Complexo FEPASA.	174
Figura 33. Mapa de locais mencionados em entrevistas realizadas com funcionários do Complexo FEPASA.	175

Figura 34. Mapa de qualificação de áreas atribuída por funcionários do Complexo FEPASA.	177
Figura 35. Análise de similitude de entrevistas realizadas com estudantes da FATEC.....	179
Figura 36. Nuvem de palavras extraída de entrevistas realizadas com alunas da FATEC.	179
Figura 37. Mapa de locais mencionados em entrevistas com estudantes da FATEC.....	181
Figura 38. Mapa de qualificação de áreas atribuída por estudantes da FATEC.	182
Figura 39. Análise de similitude de entrevista realizada com estudante do CELMI.	183
Figura 40. Nuvem de palavras extraída de entrevista realizada com aluna do CELMI... ..	184
Figura 41. Mapa de qualificação de áreas atribuída por aluna da CELMI.....	185
Figura 42. Análise de similitude de entrevista realizada com ex-ferroviário.....	186
Figura 43. Nuvem de palavras extraída de entrevista realizada com ex-ferroviário.	186
Figura 44. Mapa de qualificação de áreas atribuída por ex-ferroviário.	188
Figura 45. Mapa geral de qualificação de áreas atribuída pelos entrevistados.	189

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

Art. – Artigo
AVP – Abordagem e Valorização do Patrimônio
BBNPA – *Brecon Beacons National Park Authority*
BEPE – Bolsa de Estágio e Pesquisa no Exterior
BIC – *Bien de Interés Cultural*
BTC – *Blaenavon Town Council*
CAD – Computer–Aided Design
CAF – *Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles*
Cap. – Capítulo
CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CELMÍ – Centro de Educação e Lazer para Melhor Idade
CEP – Convênio Europeu de Paisagem
CMEF – Companhia Mogiana de Estradas de Ferro
COMPAC – Conselho Municipal do Patrimônio Cultural
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico
CPEF – Companhia Paulista de Estradas de Ferro
CPOS – Companhia Paulista de Obras e Serviços
CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
DEPROT – Departamento de Proteção
Dr. – Doutor
Dra. – Doutora
EFS – Estrada de Ferro Sorocabana
ESRI – *Environmental Systems Research Institute Inc*
Ex. – Exemplo
FAAC – Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação
FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
FATEC – Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo
FEDECRAIL – *European Federation of Museum & Tourist Railways*
FEPASA – Ferrovia Paulista Sociedade Anônima
FMDT – Fundo Municipal de Desenvolvimento Territorial
FUMAS – Fundação Municipal de Ação Social
IAPH – *Instituto Andaluz del Patrimonio Historico*
ICOMOS – *International Council of Monuments and Sites*
IN SITU – No lugar; no local
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPPAC – Inventário de Proteção do Patrimônio Artístico e Cultural de Jundiá
IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano
ISS – Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza
LCA – *Landscape Character Assessment*
LTDA – Limitada
Nº – Número
OEA – Organização dos Estados Americanos
pMF – projeto Memória Ferroviária
PNPC – *Plan Nacional de Paisaje Cultural*
PUC – Pontifícia Universidade Católica
RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
R–PICA – *Registro de Paisajes de Interés Cultural de Andalucía*
S.A. – Sociedade Anônima

S/C – Sociedade Civil
SEMADS – Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social
SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SETRANSP – Secretaria de Transporte
SETRANSP – Secretaria de Transporte
SIG – Sistema de Informação Geográfica
SIIM – Sistema Integrado de Informações Municipais
SOAPHA – Sociedade Amigos do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico de Jundiaí
SP – São Paulo
SPR – *São Paulo Railway*
TCBC – *Torfaen County Borough Council*
TICCIH – *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*
UNESCO – *United Nation Educational, Scientific and Cultural Organization*
UNESP – Universidade Estadual Paulista
Vol. – Volume
ZCAU – Zona de Conservação Ambiental Urbana
ZEIHC – Zonas Especiais de Interesse Histórico Cultural
ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social
ZI – Zona Industrial
ZIP – Zona de Interesse Público
ZR – Zona Residencial
ZS – Zona de Serviço e Comércio
ZUE – Zona de Urbanização Específica

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I – DIRETRIZES E PROTEÇÃO	15
CARTAS PATRIMONIAIS	15
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO	17
PRESERVAÇÃO	19
CONSERVAÇÃO	21
REUTILIZAÇÃO	24
PLANEJAMENTO E GESTÃO	27
ENTORNO E PAISAGEM	31
PARTICIPAÇÃO DA COMUNIDADE	34
PROCESSO DE TOMBAMENTO	36
ANÁLISE DA PROTEÇÃO DO COMPLEXO FEPASA EM COMPARAÇÃO ÀS DIRETRIZES DE PRESERVAÇÃO	47
CAPÍTULO II – USOS E POLÍTICAS PÚBLICAS INCIDENTES NO COMPLEXO FEPASA	55
PLANOS DIRETORES	55
COMPARATIVA ENTRE OS PLANOS DIRETORES DE JUNDIAÍ RECENTES	68
PROTEÇÃO, GESTÃO E USO	73
ADEQUAÇÃO DAS POLÍTICAS MUNICIPAIS ÀS DIRETRIZES ESTABELECIDAS NAS CARTAS PATRIMONIAIS	83
CAPÍTULO III – PAISAGEM E ENTORNO DO COMPLEXO FEPASA	92
METODOLOGIAS INTERNACIONAIS PARA A PAISAGEM INDUSTRIAL	92
CONVENIO EUROPEU DE PAISAGEM	92
<i>LANDSCAPE CHARACTER ASSESSMENT</i>	95
<i>BLAENAVON WORLD HERITAGE SITE</i>	97
<i>MARCO CONCEPTUAL Y METODOLÓGICO PARA LOS PAISAJES ESPAÑOLES</i>	101
<i>REGISTRO DE PAISAJES DE INTERÉS CULTURAL DE ANDALUCÍA</i>	104
METODOLOGIA DE PAISAGEM DA CATALUNHA	108
RECOMENDAÇÕES PARA A PAISAGEM DIRECIONADAS AO COMPLEXO FEPASA	112
DEFINIÇÕES DE ENTORNO E A UTILIZAÇÃO DO SIG	118
APLICAÇÃO DO SIG NO COMPLEXO FEPASA	126
CAPÍTULO IV - VALORES DA COMUNIDADE	134
METODOLOGIA DE ABORDAGEM DE VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO	140

TOUR.....	140
PHOTOVOICE	149
ENTREVISTAS	155
MAPEAMENTO DE VALORES ATRIBUÍDOS PELA COMUNIDADE.....	165
CONSIDERAÇÕES FINAIS	192
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	199
APÊNDICE.....	205
ROTEIRO DE ENTREVISTA.....	205
ANEXOS	206
TERMO DE SESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL.....	206

INTRODUÇÃO

Segundo Matos (1990), na chamada “era industrial”, as ferrovias implantadas em São Paulo a partir da expansão cafeeira possibilitaram o desenvolvimento do estado e impulsionaram o povoamento das regiões, transformando, dessa forma, o cenário do território paulista, que passou a ser reconstituído através do “café e ferrovias”. Sendo assim, o princípio do século XIX ficou marcado por numerosas estradas criadas ou prolongadas no interior de São Paulo.

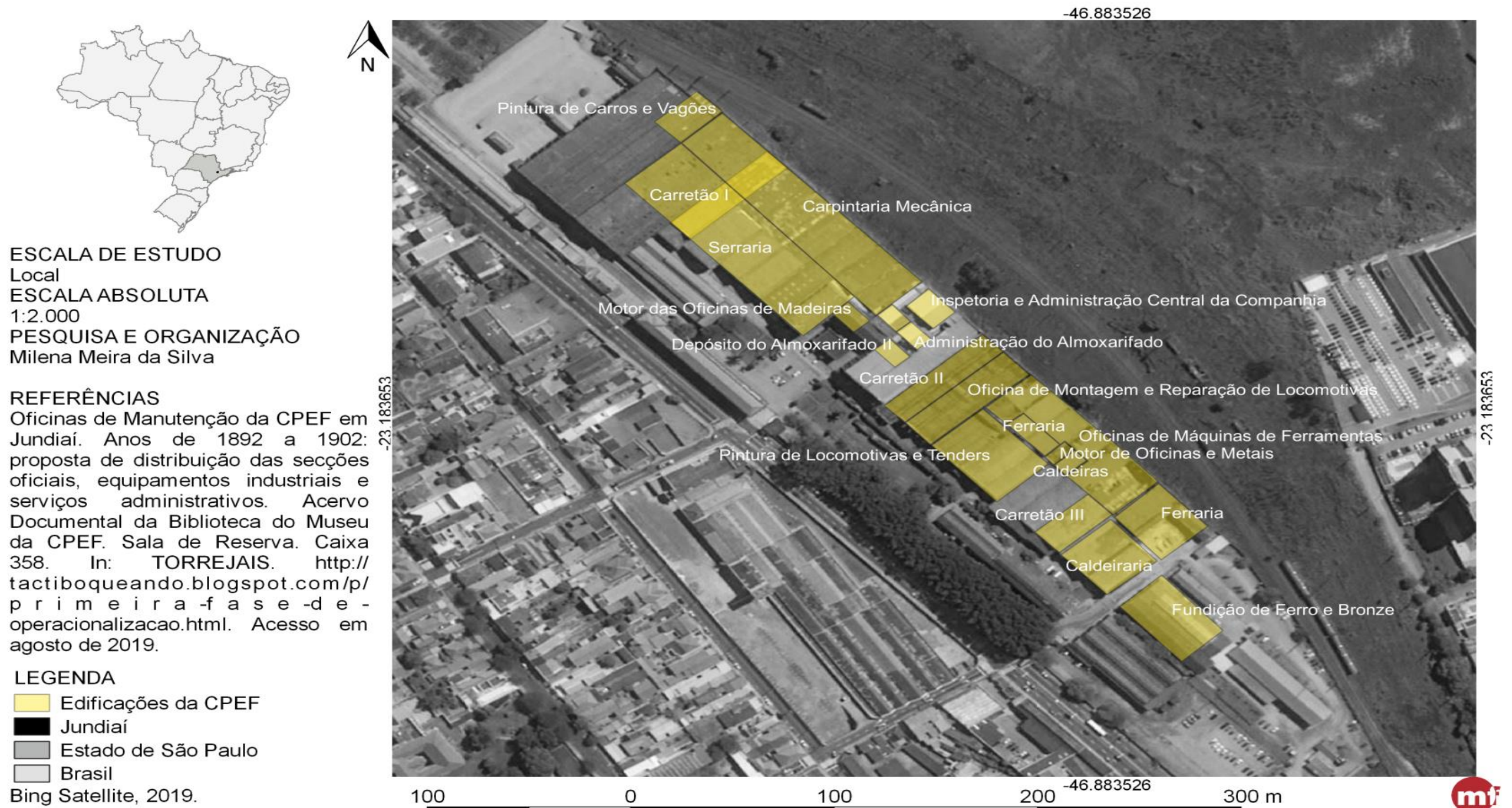
O primeiro traçado ferroviário de São Paulo, cuja extensão percorreu o trecho entre Santos e Jundiaí, foi inaugurado em 1867 pela *São Paulo Railway Company*. A SPR possibilitou ao estado de São Paulo assumir gradativamente seu papel como polo econômico e político, passando por um considerável crescimento que desde então não cessaria mais. Era notória a relevância desse meio de transporte, tanto que, após a implantação da SPR, fazendeiros e capitalistas da época financiaram o prolongamento da linha de Jundiaí até Campinas, através da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) (MATOS, 1990).

De acordo com Kühl (1998), tal prolongamento se deu a partir da desistência da SPR de seu direito à execução da linha. Assim, em 1868, outra companhia surgiu para esse fim: a CPEF, incentivada pelo então Presidente da Província, Saldanha Marinho. Esse importante fato denota um “marco na história da industrialização do Brasil, ao representar a primeira grande empresa organizada sem o auxílio financeiro de capitais estrangeiros” (GRANDI, 2010, p. 73).

Posteriormente, em 1881, com oficinas originalmente instaladas em Campinas, a Câmara da Intendência aprovou a construção das instalações da CPEF em Jundiaí-SP, cuja área a ser construída inicialmente abrangeria 8.567m² (IPHAN, 2004). Desse modo, coube a Jundiaí a morada desse complexo patrimônio, situado ao longo da linha férrea. Após a ampliação dos serviços concluída no ano de 1896, sua área passou a compreender 145.091m² compostos por edifícios administrativos com escritórios e inspetoria geral, armazéns, depósitos, oficinas (fundição, ferraria, caldeiraria) e maquinário em geral, destinados a facilitar as reparações de locomotivas (IPHAN, 2004). As figuras seguintes demonstram as diferentes distribuições de sessões do conjunto ferroviário através dos tempos, cujos mapas foram elaborados com base em Pinto (1977 apud TORREJAIS, 2018), que revisou o plano de distribuição das edificações da CPEF de 1892 a 1902 (Figura 1.); 1953 (Figura 2.); e 1964 (Figura 3.).

Figura 1. Plano de distribuição das edificações da CPEF de 1892 a 1902.

PLANO DE DISTRIBUIÇÃO DAS EDIFICAÇÕES DA CPEF DE 1892 A 1902



Fonte: elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019 baseado em planta das Oficinas de Manutenção da CPEF em Jundiaí. Anos de 1892 a 1902: proposta de distribuição das seções oficiais, equipamentos industriais e serviços administrativos. (s/d in TORREJAIS, 2019).

Figura 2. Plano de distribuição das edificações da CPEF em 1953.

PLANO DE DISTRIBUIÇÃO DAS EDIFICAÇÕES DA CPEF EM 1953

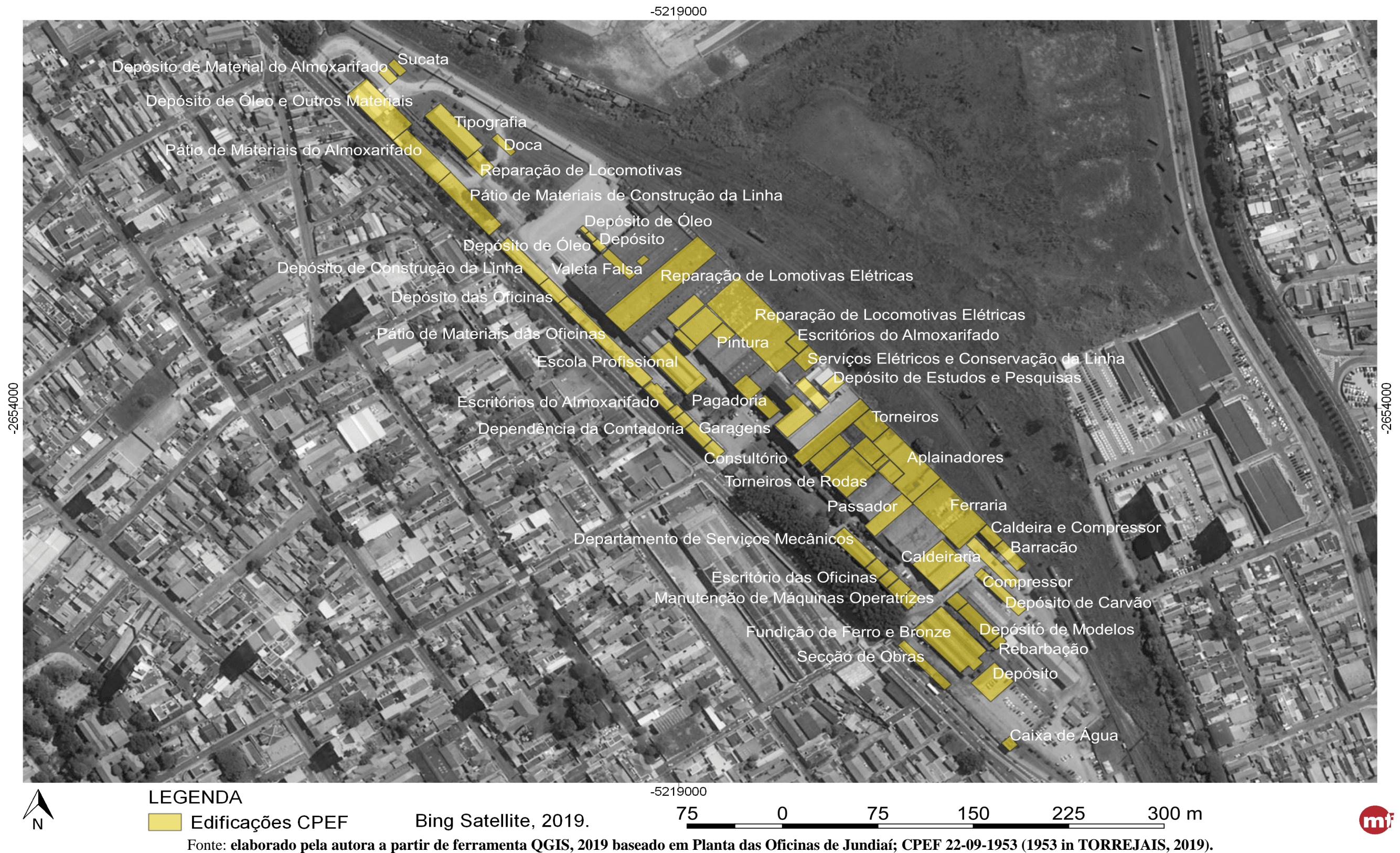
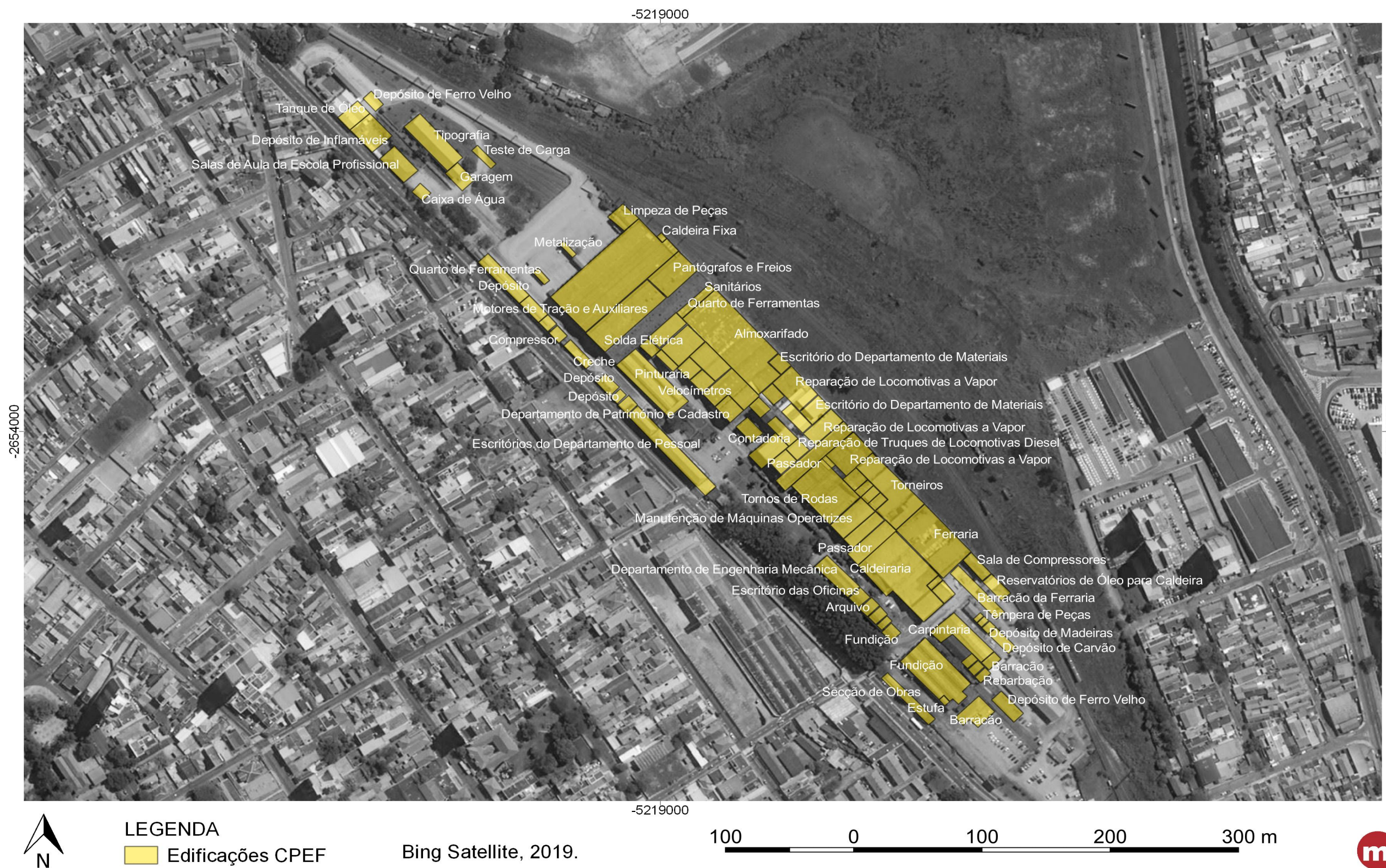


Figura 3. Plano de distribuição das edificações da CPEF em 1964.

PLANO DE DISTRIBUIÇÃO DAS EDIFICAÇÕES DA CPEF EM 1964



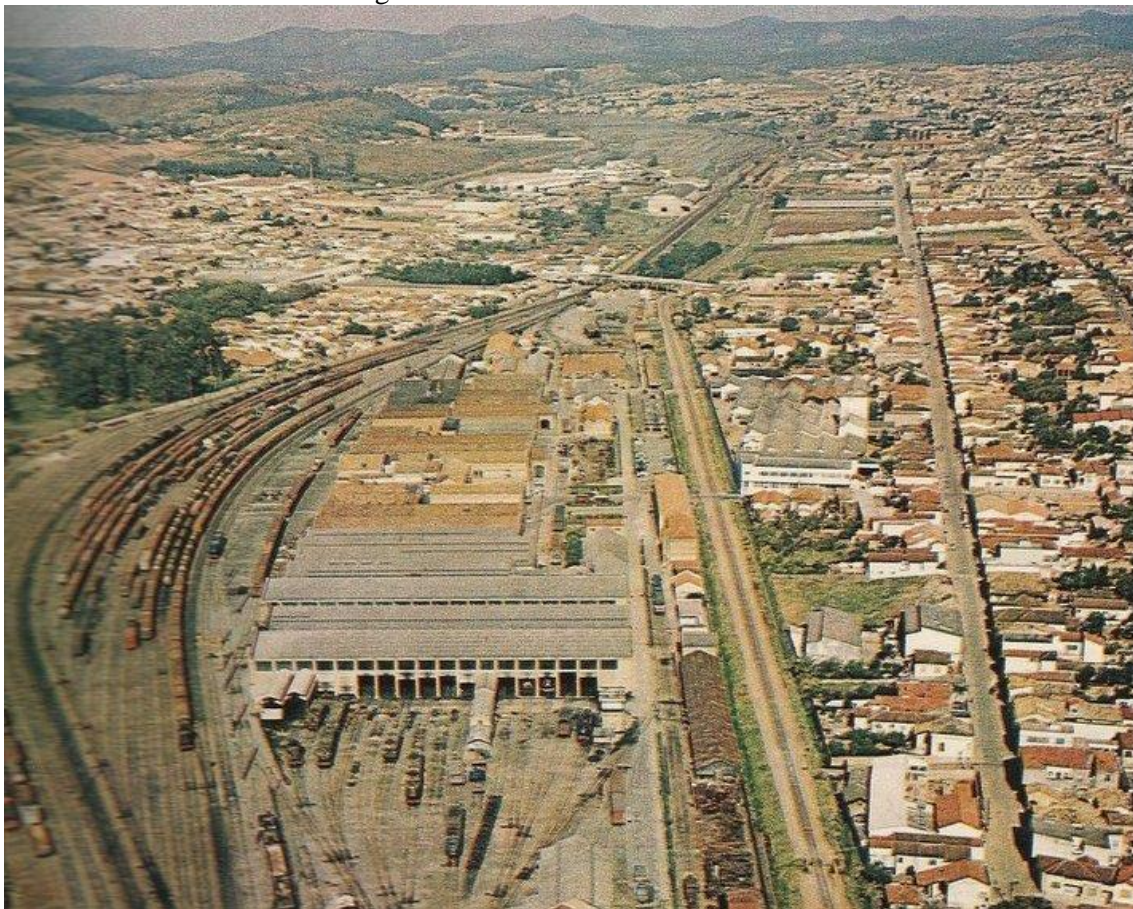
Fonte: elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019 baseado em Acervo Documental da Biblioteca do Museu da Companhia Paulista (1964 apud TORREJAIS, 2019).

Figura 4. Oficinas da CPEF em Jundiá em 1918.



Fonte: Consta de Filemon Pérez, *Album Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro* (1918).

Figura 5. Pátio ferroviário em 1967.



Fonte: Pátio de Jundiá em 1967 (*Revista Manchete*) em Ralph Mennucci Giesbrecht.

Figura 6. Edificações centrais do Complexo FEPASA.



Fonte: Prefeitura de Jundiaí, s/d.

Dentre as principais ações da CPEF destaca-se seu pioneirismo na substituição de carvão combustível pela eletrificação no Brasil (OLIVEIRA, 2012); e como precursora no interesse pela construção de uma escola especializada no assunto ferroviário.¹. Contudo, a alta rentabilidade da empresa de 60 anos de tráfego começou a diminuir depois da crise mundial de 1929 e quebra da produção de café, pois esta era a mercadoria que gerava de 20% a 30% das receitas (CUÉLLAR, 2019, p. 65). O baixo investimento na manutenção da infraestrutura ferroviária e crescente percentual de distribuição de dividendos, com uma “gestão empresarial depredadora” ao longo da primeira metade do século XX, também contribuiu para agravar os problemas estruturais das diversas empresas paulistas – inclusive a CPEF (CUÉLLAR, 2019, p. 69).

Logo, apesar da promissora atuação das ferrovias, Kühl (1998) chama atenção para o fato de que diversas estradas de ferro não foram devidamente reequipadas considerando as novas funções que a dinâmica econômica daquele contexto impunha, não tendo condições, portanto, de competir com as rodovias. Nesse sentido, muitas delas se tornaram obsoletas, chegando mesmo a obstruir a evolução de regiões, as quais elas

¹A primeira empresa ferroviária brasileira a promover curso de formação de mão de obra em suas dependências foi a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), seguida pela CPEF com a Escola de Aprendizes fundada em 1901 (GRANDI, G.; INOUE, L. M., 2017).

mesmas haviam sido responsáveis por seu desenvolvimento. Esses e diversos outros fatores acabaram por levar à retirada de muitas linhas. Sendo assim, em 1971, o governo do estado de São Paulo criou, dentro desse plano de extinção, a Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA), incorporando, dentre outras companhias ferroviárias, a CPEF em sua administração e propondo a unificação da rede de transporte do estado a fim de modernizar sua estrutura.

Tendo em vista o valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico e científico presente em tal tipologia de edifícios, *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH, 2003) reconhece a necessidade de atuações sobre sua preservação, visto que se trata de um patrimônio industrial. De acordo com TICCIH (2003), por *patrimônio industrial* entende-se “edifícios, máquinas, ferramentas, fábricas, sítios, depósitos e processos onde se gera e transmite energia, meios de transporte e toda a sua infraestrutura”, assim como espaços onde se desenvolviam atividades sociais relacionadas à indústria. Em concordância, Azevedo (2010) argumenta pela necessidade de preservação desses remanescentes tão recentes na história da humanidade, considerando que as razões que justificam a proteção do patrimônio industrial decorrem essencialmente do valor universal de determinadas características, e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais.

Tratando-se especificamente do patrimônio ferroviário, Burman e Stratton (1997, apud SILVA, 2017) apontam a grande relevância dessa tipologia de patrimônio que abrange contribuições em âmbito econômico, social, geográfico, tecnológico, arquitetônico e da engenharia. Para Ferrari (2011), o patrimônio ferroviário é conformado por um conjunto de componentes relacionados entre si, cujo valor principal é ser parte integrante de um todo. Ferrari (2011) ainda acrescenta que o patrimônio ferroviário possui um valor universal visto as largas consequências históricas através da paisagem cultural que gerou ao seu redor, atuando como “[...] *estructurador del territorio, en la instalación de nuevos asentamientos, generación de espacios urbanos significativos, nacimientos de una nueva arquitectura, incorporación de un sistema de transportes con la introducción de aspectos significativos novedosos* [...]”. (FERRARI, 2011, p. 4). Matos (2013) destaca o impacto dos caminhos de ferro em diferentes escalas de compreensão, desde o saber técnico empregado por engenheiros, o domínio dos novos materiais associados a essas estruturas, até seu impacto na paisagem, tanto rural como urbana, relacionado ao impacto visual destas construções e a forma da rede ferroviária que passou a ser um elemento estruturante no território. Dessa maneira, Matos (2013) menciona que o

valor patrimonial atribuído aos remanescentes ferroviários se junta a seu valor paisagístico.

O Conjunto de Edificações da CPEF em Jundiaí teve a proteção em nível federal decretada no ano de 2002, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), através do processo 1.485-T-2001 (vide Figura 7.). Os remanescentes que compõem o conjunto passaram por distintas administrações, como a já mencionada FEPASA, a Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) e, desde 2001, a Prefeitura Municipal de Jundiaí. No período em que o conjunto ferroviário foi gerido pela FEPASA, passou a ser reconhecido como Complexo FEPASA, nome que se mantém até os dias de hoje.

Figura 7. Perímetro de proteção do Complexo FEPASA.

PERÍMETRO DE PROTEÇÃO DO CONJUNTO DE EDIFICAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO (COMPLEXO FEPASA)



LEGENDA

□ Perímetro de proteção IPHAN

Bing Satellite, 2019

100 0 100 200 300 400 m



Fonte: elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019.

Atualmente, os arquivos das antigas administradoras do conjunto ferroviário em Jundiaí estão mantidos em um prédio antigo no qual operava antes a primeira estação da CPEF. Nesse local, onde funcionavam também as oficinas da CPEF, está instalado o chamado Museu Ferroviário. São várias as salas reservadas aos arquivos, repletas de documentação não considerada no tombamento. Uma delas contém os documentos que foram destinados ao descarte por critérios da própria FEPASA (IPHAN, 2004). Em relação às edificações que compõem o conjunto ferroviário, observa-se uma significativa parcela em desuso, fator que as expõe a um constante estado de deterioração. Em relação a isso, Hagatong (2015) menciona que é fundamental ponderar sobre o melhor destino funcional que o patrimônio pode receber, considerando-se que “[...] o potencial que as infraestruturas ferroviárias apresentam, permite uma aplicação abrangente de soluções de interesse, funcionais e versáteis”. (HAGATONG, 2015, p. 114, tradução nossa).

Considerando as problemáticas envolvidas nas atuações para a preservação do patrimônio industrial ferroviário, e dada a atual realidade do conjunto em questão, esta proposta objetiva avaliar os usos atuais do Conjunto de Edificações da CPEF (atualmente conhecido como Complexo FEPASA) em relação às diretrizes e políticas de preservação do patrimônio industrial. Para esta análise, são considerados os parâmetros relacionados à preservação do patrimônio histórico em seus aspectos funcionais, estruturais e simbólicos, a partir da consulta a diferentes cartas patrimoniais – documentos que nos oferecem embasamento para a preservação do patrimônio histórico –, com enfoque voltado ao nosso caso em específico, o industrial ferroviário.

De acordo com o apresentado, esta pesquisa justifica-se na medida em que se observa seu caráter inédito frente às investigações já realizadas dentro da temática de preservação do patrimônio industrial no Brasil. A título de exemplos, podemos citar alguns trabalhos desenvolvidos em torno de tal tema, como Moura (2012), cujo estudo diz respeito à utilização da técnica de georreferenciamento para fins de identificação e controle de estado de deterioração do monumento, desde uma abordagem interdisciplinar para auxílio na gestão do patrimônio histórico; Silva (2012), que por sua vez utilizou a ferramenta de Sistema de Informação Geográfica (SIG) para diagnosticar parâmetros da prática de gestão arqueológica na cidade de Coimbra em Portugal; Geribello (2011), ainda que sem utilizar a ferramenta SIG, realizou trabalho de pertinência, pois aborda a relevância da preservação e gestão do patrimônio ferroviário; Santos (2017) que por meio de investigação relativa ao Conjunto Ferroviário da Estação Guanabara em Campinas-SP, propõe a compreensão de usos do patrimônio ferroviário existentes

no local sob uma perspectiva de prática de preservação e uso a partir da análise da gestão desse espaço; e, por fim, Silva (2017), que buscou compreender a articulação entre os bens do conjunto ferroviário da EFS, em Mairinque-SP, a fim de estabelecer diretrizes de preservação adequadas à realidade local.

Nesse sentido, se nota um ainda reduzido número de pesquisas cujas abordagens relacionam o georreferenciamento de complexos industriais e seu entorno, ou de modo mais amplo, à escala paisagística, e que consideram a valoração proposta pelos usuários desses espaços construídos, conforme se propõe neste estudo. Trata-se de questões socialmente relevantes, apresentadas em diversas cartas patrimoniais, tais como a Recomendação de Nairóbi (1976) e TICCIH (2003), além de diversas metodologias internacionais consultadas direcionadas a percepção do patrimônio através da noção de paisagem. Os próprios órgãos de preservação também têm se atentado a proteção de conjuntos industriais, por meio de processos de tombamento direcionados aos complexos ferroviários, conforme observado no trabalho de Moraes (2016) e, mais especificamente, no tombamento do Complexo FEPASA, objeto de estudo da presente investigação.

A recorrente presença de complexos industriais em diversas localidades desencadeia discussões acerca das atuais dificuldades em seguir as diretrizes internacionais de preservação patrimonial na reutilização desses patrimônios, conforme enfatiza Rufinoni (2012). Cabe destacar que grande parcela das análises propostas neste estudo se viabiliza mediante utilização da ferramenta de georreferenciamento. Trata-se de uma técnica ainda pouco explorada no país, principalmente no campo da preservação patrimonial e seu contexto urbano, no qual se pretende aprofundar apoiando-se em diferentes critérios abordados nas cartas patrimoniais. De modo complementar, realizou-se aperfeiçoamento na compreensão do conceito, planejamento e da gestão de “paisagem industrial” em âmbito internacional, proporcionado através de Bolsa de Estágio e Pesquisa no Exterior – BEPE (FAPESP – Processo 2018/00569-7). Tal perspectiva apresenta significativas contribuições para o estudo do Complexo FEPASA e seu cenário, de modo que enriquece e complementa a análise inicialmente prevista.

Logo, este projeto baseia-se em três diferentes alicerces presentes na conceituação da preservação patrimonial: o espacial, tendo em vista a formação do conjunto industrial no meio e as condições oferecidas por seu entorno, como suporte à sua preservação, conservação e utilizações atuais; a gestão, que constitui o papel de agente administrador em relação às políticas de conservação e uso; e o âmbito social, considerando-se, para tanto, a memória e as percepções de usuários que frequentam esse meio. Por

consequente, a fim de auxiliar nesses levantamentos propostos, destaca-se a utilização da técnica de georreferenciamento para fins de análise territorial do Complexo FEPA-SA, bem como, instrumento de suporte a análise dos dados coletados.

O objetivo deste estudo consiste em avaliar os usos atuais do Complexo FEPA-SA em Jundiaí-SP em relação às diretrizes e políticas de preservação do patrimônio. Como objetivos específicos, pretendeu-se levantar dados de sua condição como bens protegidos, a fim de cotejar com diretrizes existentes sobre conservação de conjuntos edificados industriais; verificar usos preexistentes no complexo (cultural, educação, serviços públicos, p. ex.), a fim de identificar sua adequação em função aos critérios estabelecidos pelas cartas que concernem a preservação do patrimônio; caracterizar políticas de preservação e urbanística que incidem sobre o Complexo e seu entorno; mapear valores atribuídos pelos usuários do conjunto protegido; e avaliar os usos atuais em função dos dados coletados anteriormente.

Esta investigação desenvolve-se com base em observação sistemática por meio de abordagem qualitativa e exploratória que, de acordo com Gil (2008), tende a proporcionar uma visão geral, de tipo aproximativo, acerca de determinado fato. A pesquisa constitui-se a partir de caráter bibliográfico e documental, sobretudo através da consulta a livros, artigos científicos, exploração de fontes documentais, além da utilização de técnicas de entrevista e mapeamento.

Para o levantamento de dados relativos ao atual estado de conservação do Complexo FEPASA, foi utilizado como base o processo de tombamento referente ao conjunto em questão (processo nº 1.485-T-2001/IPHAN), mediante observação de vistoria técnica e decreto estabelecido no período de tombamento. Os usos preexistentes do Complexo FEPASA foram identificados por meio de método observacional, a partir do estudo sobre o processo de tombamento e consulta aos mapas históricos, com a finalidade de identificar os usos originais e atualmente existentes no conjunto. Ademais, foram examinados documentos relacionados à Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente de Jundiaí acerca do Complexo FEPASA.

A caracterização de políticas urbanas e de preservação incidentes sobre a área do Complexo baseou-se em consulta aos dois últimos Planos Diretores do Município de Jundiaí (Lei nº 7.857/2012 e Lei nº 8.683/2016), com enfoque no instrumento de Zoneamento; tal como na Lei Complementar 443/2007, que institui a política municipal de preservação do patrimônio histórico-cultural da cidade. O Zoneamento, somado à consulta a Lei Complementar 443/2007, possibilitou a identificação da proteção atribuída

ao Complexo FEPASA e seu entorno, diante do planejamento urbano adotado na cidade de Jundiá. Essa análise também auxiliou na aplicação da técnica de georreferenciamento, de acordo com a realidade do planejamento concebido no município.

Todos os métodos destacados anteriormente foram comparados aos critérios estabelecidos em documentos concernentes à preservação do patrimônio. Dentre tais documentos, cabe mencionar a Declaração de Amsterdã (1975), que argumenta sobre a necessidade de políticas urbanísticas integradas à preservação do patrimônio arquitetônico; a Recomendação de Nairóbi (1976), a qual explana acerca da importância da preservação do conjunto de modo geral, como monumentos articulados dentro de um complexo; e, por fim, TICCIH (2003) e ICOMOS (2011), ambos relacionados à conceituação, valoração e medidas específicas direcionadas à preservação do patrimônio industrial.

O mapeamento de valores atribuídos ao conjunto por seus usuários foi efetuado com auxílio da ferramenta georreferenciamento cujos dados foram coletados por intermédio das técnicas *tour*, entrevista e *photovoice* propostas na metodologia de Abordagem e Valorização do Patrimônio (AVP), elaborada por Silberman e Labrador (2014). A metodologia AVP propõe, em meio a essas e outras diversas técnicas, compreender a comunidade como colaboradora ativa da pesquisa. Por fim, os mapeamentos funcionais, urbanísticos, de serviços e valores, produzidos ao longo da pesquisa, possibilitaram a consumação do objetivo central proposto pelo projeto, que diz respeito a avaliação dos usos atuais do conjunto ferroviário.

O primeiro capítulo discorre acerca dos conceitos e diretrizes voltadas à conservação e reutilização do patrimônio, em particular sobre o patrimônio industrial, tipologia na qual o objeto deste estudo se insere. Sua contribuição ao objetivo inicialmente proposto nesta pesquisa se relaciona ao reconhecimento das recomendações internacionais de preservação do patrimônio, que auxiliam no entendimento de medidas específicas para a conservação, bem como a reutilização compatível com a estrutura física de bens industriais edificados. A contextualização das cartas patrimoniais em conjunto com o estudo do processo de tombamento vinculado ao Complexo FEPASA auxilia na análise crítica sobre a valoração, assim como nos demais aspectos considerados na proteção proposta ao conjunto ferroviário.

No segundo capítulo as discussões estão pautadas nas políticas públicas incidentes no Complexo FEPASA e seu entorno. Tal discussão tem como objetivo direcionar a análise à caracterização das políticas urbanísticas e de preservação vigentes em Jundiá.

SP, assim como a verificação dos usos preexistentes no conjunto ferroviário. Para tanto, utilizou-se a ferramenta de georreferenciamento, a fim de visualizar de modo dinâmico o Zoneamento atribuído ao Complexo FEPASA e seu entorno. Considerou-se também as recomendações de preservação levantadas no item anterior, a fim de examinar a adequação dessas políticas municipais em função das diretrizes estabelecidas pelas cartas patrimoniais.

O terceiro capítulo fundamenta-se em metodologias internacionais direcionadas a identificação, análise, preservação, caracterização, valoração e gestão de paisagens culturais. A proposta foi extrair de cada uma delas determinados focos de atuação sob a paisagem, e aplicá-los de maneira breve e pouco aprofundada à realidade do Complexo FEPASA. Considera-se que a análise territorial mais ampla, proporcionada pela abordagem paisagística, colabora na concepção de complexos industriais para além da noção de conjunto, geralmente atribuída por órgãos de preservação. Tal perspectiva permite medidas mais amplas de apreensão e atuação sob essas áreas. A fim de complementar essa análise, utiliza-se ferramenta de georreferenciamento, compreendida como um significativo instrumento para o planejamento urbano e para a preservação do patrimônio, haja vista o contexto urbanístico desses bens, contexto esse reconhecido por meio do Plano Diretor Municipal, especificamente o instrumento de Zoneamento.

O quarto e último capítulo visa, por meio da metodologia de Abordagem de Valorização do Patrimônio (AVP), reconhecer a percepção, qualificação e valoração atribuída pelos usuários ao Complexo FEPASA. As mudanças no julgamento dos bens conforme seu uso, se consideradas as diretrizes propostas nas cartas patrimoniais, podem auxiliar na análise de problemáticas sobre a reutilização do patrimônio industrial no decorrer dos tempos. Pretendeu-se com o auxílio de ferramenta SIG, mapear as valorações apresentadas pela comunidade. Nesse sentido, trata-se de verificar como a adaptação e o reuso das edificações do Complexo FEPASA refletem em suas características originalmente industriais, comumente mencionadas na justificativa de órgãos de preservação para a proteção de conjuntos industriais.

CAPÍTULO I – DIRETRIZES E PROTEÇÃO

CARTAS PATRIMONIAIS

As principais recomendações internacionais voltadas à preservação do patrimônio encontram-se expressas nas cartas patrimoniais, que surgem com o intuito de documentar as discussões geradas a respeito do tema em âmbito internacional. Nesse sentido, para compor a presente discussão, optou-se por aprofundar o exame de determinadas Cartas, cujos objetivos argumentam sobre a conservação do patrimônio a partir de um viés de integração às políticas públicas que incidem sobre a atribuição de usos aos conjuntos industriais. Observa-se, ao longo dos documentos, maior precisão nas diversas definições e recomendações à problemática, como: orientações direcionadas às atribuições de usos de tais bens na atualidade, propósito discutido desde uma perspectiva econômica nas Normas de Quito (1967); o objetivo de salvaguarda ao patrimônio integrado às políticas urbanísticas, tal como é tratado na Declaração de Amsterdã (1975); as recomendações particulares para o tratamento de conjuntos históricos, conforme verificado na Recomendação de Nairóbi (1976); e, também, a conservação e gestão de sítios de significação cultural, segundo exposto na Carta de Burra (1999). Especificamente, consideram-se aqui as definições e medidas de atuação direcionadas ao patrimônio industrial conforme expresso na Carta de Nizhny Tagil (2003) e nos Princípios de Dublin (2011), e aos elementos ferroviários na Carta de Riga (2005).

De maneira específica, e considerados os diferentes contextos e períodos nos quais essas cartas patrimoniais foram elaboradas, optou-se por ordenar a discussão frente a diferentes temas de interesse direto desta investigação. São os seguintes: patrimônio industrial ferroviário; preservação; conservação; reutilização; planejamento e gestão; entorno e paisagem; e participação da comunidade. Apresenta-se a seguir uma breve contextualização sobre cada carta patrimonial considerada nesta discussão.

As Normas de Quito foram formuladas no Equador, em 1967, a partir de reunião sobre conservação e reutilização de monumentos e lugares de interesse histórico e artístico. Elaborada pela Organização dos Estados Americanos (OEA), as Normas de Quito surgem, sobretudo, com o objetivo de mobilizar os esforços nacionais no sentido de procurar o melhor aproveitamento dos recursos monumentais de que se disponha, como meio indireto de favorecer o desenvolvimento econômico do país (OEA, 1967). Nela, percebe-se a ênfase econômica na valorização dos monumentos, de maneira a promover seu reconhecimento e apresentação ao turismo.

Dentre as demais cartas consideradas neste estudo destaca-se a Declaração de Amsterdã (1975). Elaborada pelo Conselho da Europa, através do Congresso do Patrimônio Arquitetônico Europeu, a Declaração de Amsterdã é inicialmente voltada ao patrimônio arquitetônico da Europa, apresentando recomendações abrangentes e passíveis de serem aplicadas aos diversos tipos de patrimônio e seus ambientes. O terceiro documento tratado neste item é a Recomendação de Nairóbi (1976). Relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea, a Recomendação de Nairóbi (1976) apresenta a primeira conceituação formal para conjuntos históricos no contexto da 19ª Sessão da UNESCO. Finalizando as recomendações gerais direcionadas ao patrimônio destaca-se a Carta de Burra (1999), elaborada em 1999, através do ICOMOS na Austrália. Dentre suas principais colaborações para a discussão aqui proposta, destaca-se a consideração da significação cultural presente em sítios de relevância cultural, que incide diretamente na preservação dos valores nele presentes e no contexto de atribuição de usos.

As três últimas cartas abordadas neste capítulo se relacionam diretamente a tipologia patrimonial na qual se insere o objeto deste estudo. Trata-se, inicialmente, da Carta de Nizhny Tagil (2003) e os Princípios de Dublin (2011), ambas direcionadas aos remanescentes da industrialização. A Carta de Nizhny Tagil é reconhecida pelo ICOMOS como o primeiro texto de referência internacional para orientar a proteção e conservação do patrimônio industrial. Elaborada através do TICCIH, a Carta apresenta as definições de patrimônio industrial e conceitos equivalentes, bem como explana a respeito dos valores presentes nessa tipologia de patrimônio, a importância de sua catalogação, registro, investigação e proteção, além de abordar os principais aspectos para a manutenção, conservação, educação e interpretação do patrimônio industrial. Posterior a Carta de Nizhny Tagil, surge no ano de 2011 uma segunda carta patrimonial direcionada à conservação de sítios, estruturas, áreas e paisagens de patrimônio industrial. Trata-se dos Princípios Conjuntos de ICOMOS – TICCIH, conhecidos como Princípios de Dublin. Conforme o próprio nome sugere, tal conjunto de princípios foi aprovado na 17ª Assembleia Geral do ICOMOS, a partir de discussão coletiva entre o ICOMOS e TICCIH, este último como idealizador da Carta de Nizhny Tagil anteriormente comentada. Ao fim, destaca-se a carta direcionada aos remanescentes ferroviários. A Carta de Riga (2005) elaborada pela FEDECRAIL é voltada às ferrovias exploradas pelo turismo e ao equipamento histórico ferroviário. Apresentando, portanto, discussões de relevância a realidade do objeto deste estudo, no que diz respeito à conservação, restauração, manu-

tenção, reparação e uso do equipamento histórico ferroviário por meio da perspectiva de sua exploração, para diversos fins, especificamente ao turismo.

A seguir encontram-se relacionados os diferentes itens mencionados anteriormente para direcionamento ao aprofundamento proposto neste estudo, através dos quais se pretende compor a discussão relativa à proteção existente sobre o Complexo FEPA-SA.

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO

O patrimônio industrial é definido na Carta de Nizhny Tagil (2003) através de seus componentes caracterizados como remanescentes da cultura industrial possuintes de valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Tais remanescentes consistem em:

[...] edifícios e maquinário, oficinas, moinhos e fábricas, minas e sítios para processar e refinar, armazéns e depósitos, lugares onde se gera, se transmite e se usa energia, meios de transporte e toda sua infraestrutura, assim como os sítios onde se desenvolvem atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como a moradia, o culto religioso ou a educação (TICCIH, 2003:1, tradução nossa).

Essa foi a primeira definição oficial para patrimônio industrial, na qual percebe-se a notável complexidade dos elementos que compõem essa tipologia, que se estende aos diversos componentes relacionados direta ou indiretamente a atividade industrial.

Em sequência a esse primeiro documento de 2003, em 2011 surge os Princípios Conjuntos de TICCIH e ICOMOS, os Princípios de Dublin, que em consequência de sua autoria, segue a definição anterior para patrimônio industrial, no entanto agregando uma visão mais ampla sobre essa tipologia patrimonial:

O patrimônio industrial compreende sítios, estruturas, complexos, áreas e paisagens assim como maquinário, objetos ou documentos relacionados que fornecem evidências dos processos de produção industrial passados ou em desenvolvimento, da extração de matéria-prima, de sua transformação em bens de consumo das infraestruturas de transporte e de energia relacionadas. O patrimônio industrial reflete a profunda conexão entre o ambiente cultural e natural, uma vez que os processos industriais – sejam antigos ou modernos - dependem de fontes naturais de matéria-prima, energia e redes de transporte para produzir e distribuir produtos para outros mercados. Esse patrimônio contempla tanto os bens materiais – imóveis e móveis – quanto as dimensões intangíveis, tais como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores e o complexo legado social e cultural que moldou a vida de comunidades e provocou grandes mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral. (ICOMOS, 2011:1).

Nesta conceituação apresentada nos Princípios de Dublin (2011) percebem-se alguns elementos e percepções não incluídos em definição anteriormente exposta na Carta de Nizhny Tagil (2003). Primeiramente cabe mencionar a abrangência adquirida nesse novo conceito, no qual o entendimento de patrimônio industrial se amplia também a percepção da paisagem, para além de elementos imóveis conforme exposto anteriormente. A incidência da paisagem nessa conceituação é perceptível na consideração dos bens móveis, e principalmente intangíveis, representados pela ação humana no espaço. Fator essencial para a caracterização do se compreende como paisagem, neste caso a paisagem industrial, conceito a ser abordado em item subsequente neste estudo. Cabe destacar ao fim, a menção nesse conceito de patrimônio industrial dos documentos que fornecem evidências do processo de produção, assim como a consideração, para além de atividades industriais passadas, também daquelas que seguem em desenvolvimento até a atualidade.

Em relação aos remanescentes da atividade ferroviária, destacamos a Carta de Riga (2005). Nesta carta tais remanescentes não são entendidos diretamente como patrimônio ferroviário conforme sugerido neste estudo, no entanto, a carta apresenta relevantes considerações para o tratamento desses bens. A Carta de Riga (2005) abrange em seu domínio de indicações as ferrovias exploradas pelo turismo e o equipamento ferroviário. Considera como ferrovias turísticas as “[...] ferrovias históricas ou preservadas, ferrovias e bondes museu, ferrovias em funcionamento, museus de bondes elétricos e ferrovias turísticas, incluindo trens de época que circulem pela rede nacional e outras ferrovias” (FEDECRAIL, 2005, p. 2, tradução nossa). Trata-se de uma conceituação ampla, partindo-se de uma abordagem de apropriação pelo turismo, entretanto, considerando elementos associados à atividade ferroviária que não necessariamente apresentem usos turísticos na atualidade. Nesta carta também se considera o equipamento ferroviário “[...] que pode incluir edifícios ou infraestruturas que formam parte da ferrovia em seu conjunto” (FEDECRAIL, 2005, p. 2, tradução nossa). Nesse caso é relevante observar o reconhecimento que se aplica aos remanescentes ferroviários em sua conjuntura, não apenas edifícios isolados.

Esses documentos especificamente voltados a tipologia de patrimônio industrial e remanescentes ferroviários apresentam, ademais do conceito, uma série de recomendações voltadas à preservação, conservação, valoração, utilização e demais direcionamentos voltados a essa tipologia de patrimônio. Tais abordagens serão retomadas nos demais subitens propostos neste capítulo.

PRESERVAÇÃO

A questão da preservação é tratada nas Normas de Quito (1967) partindo-se do pressuposto de potencial como recurso econômico previsto em monumentos de interesse arqueológico, histórico e artístico. Considera-se que “[...] as medidas que leva a sua preservação e adequada utilização não só guardam relação com os planos de desenvolvimento, mas fazem ou devem fazer parte deles” (OEA, 1967:IV). A integração do objetivo de preservação do patrimônio em consonância com os planos de desenvolvimento é um dos principais intuitos defendidos na Declaração de Amsterdã (1975). Nesta Declaração, para além da mencionada integração de objetivos consonantes, também se destaca que a preservação da continuidade histórica do ambiente é essencial para a manutenção, e propicia um meio que transmite segurança para que as pessoas encontrem sua identidade em frente às mutações da sociedade (CONSELHO DA EUROPA, 1975, p. 3). Percebe-se nas Normas de Quito (1967) o objetivo de preservação do patrimônio atrelado a sua utilização e integração a planos mais amplos de desenvolvimento, posição que segue com o objetivo geral exposto na carta. A Declaração de Amsterdã (1975) foca na importância da preservação da continuidade histórica do ambiente, ou seja, considera o ambiente no qual o patrimônio se encontra, assim como valoriza a relação das pessoas para com esse meio.

Na Recomendação de Nairóbi (1976) a preservação é subentendida na definição apresentada para salvaguarda que passa a agregar diversos outros conceitos, mas não tratando especificamente do termo preservação: “Entende-se por ‘salvaguarda’ a identificação, a proteção, a conservação, a restauração, a reabilitação, a manutenção e a revitalização dos conjuntos históricos ou tradicionais e de seu entorno” (UNESCO, 1976:I). Na Recomendação se reconhece que a salvaguarda dos conjuntos históricos ou tradicionais, sendo esses o objeto central da carta, pode contribuir para a manutenção e o desenvolvimento dos valores culturais e sociais de cada nação e para o enriquecimento arquitetônico do patrimônio cultural mundial (UNESCO, 1976:II). Dessa maneira orienta que os planos e documentos de salvaguarda têm de ser baseados em estudos científicos por equipes multidisciplinares. Tal plano englobaria uma análise a partir de diferentes disciplinas, abarcando todo o conjunto, sua evolução espacial, além da realização de um inventário integral dos bens, espaços abertos, públicos e privados, bem como de sua vegetação (UNESCO, 1976, p. 7).

A Carta de Burra (1999) entende a preservação como a manutenção de todo o material físico de um sítio em seu estado existente, de maneira a retardar seu deterioro.

“Sítio significa lugar, área, terreno, paisagem, edifícios ou outra obra, grupo de edifícios ou outras obras, e pode incluir componentes, conteúdos, espaços e visualizações” (ICOMOS, 1999:1.1, tradução nossa). Ademais compreende que a preservação é apropriada quando o material físico de um sítio ou sua condição constitui evidência de significação cultural, ou quando não se dispõe de evidência o suficiente que permita pôr em prática outro processo de conservação. Sítios de significação cultural, ou seja, sítios possuintes de valor de patrimônio cultural compõe o objeto geral ao qual se direcionam as recomendações propostas na carta.

Na Carta de Nizhny Tagil (2003) a questão de preservação é mais profundamente tratada nesse termo do que nos Princípios de Dublin. Inicialmente, parte-se do pressuposto que “todo território deve catalogar, registrar e proteger os remanescentes industriais que queira preservar para as futuras gerações” (TICCIH, 2003:3, tradução nossa). Considera-se que as medidas de proteção devem considerar as características específicas do patrimônio industrial. Ou seja, proteger e preservar sua planta, maquinário, elementos subterrâneos, os complexos e conjuntos de edifícios, as paisagens industriais, englobando as áreas de resíduos industriais, haja vista seu valor arqueológico e ambiental (TICCIH, 2003). Por fim destaca-se a preservação *in situ* sempre como prioritária, considerando-se a realocação do patrimônio industrial somente em caso de necessidades de motivações sociais ou econômicas.

A questão da preservação do equipamento ferroviário e ferrovias turísticas são compreendidas na Carta de Riga (2005) a partir de sua conservação, de maneira a torná-lo salvo de danos e deterioro, e realizando a manutenção desses elementos de modo adequado para conservar sua condição, qualidade e memória. De maneira semelhante ao adotado na Recomendação de Nairóbi (1976) é mencionado o termo salvaguarda, mas direcionado ao patrimônio ferroviário, utilizando-se de capacidades científicas e técnicas junto com as instalações necessárias para se preservar e explorar o equipamento histórico, considerando-se sua devida segurança e higiene. Ao fim, em seu artigo segundo se menciona que “o objeto de preservar e restaurar elementos ferroviários históricos e as práticas de trabalho associadas é sua salvaguarda, sejam artefatos tecnológicos significativos, vestígios da história do transporte ou um meio de perpetuar habilidades tradicionais” (FEDECRAIL, 2005:2, tradução nossa). Dessa maneira, tendo como base principalmente esta última menção, percebe-se na Carta de Riga (2005) o entendimento da necessidade de preservação do patrimônio ferroviário frente a seu caráter industrial, no qual o destacamos como elemento incluso na definição geral de patrimônio industrial

propostas por TICCIH (2003) e ICOMOS (2011). Considerando-se, portanto, as práticas de trabalho associadas, em seus aspectos sociais, assim como os artefatos tecnológicos visíveis na atividade ferroviária.

CONSERVAÇÃO

A questão da conservação é visualizada nas Normas de Quito (1967) como necessária e muito condicionada a posterior atribuição de usos que se possa adotar ao então compreendido patrimônio monumental, devendo as administrações atuarem frente a esse intuito. Na Declaração de Amsterdã (1975) esse tema é amplamente abarcado. Inicialmente considerando-se a questão de conservação do patrimônio arquitetônico, termo adotado na recomendação, como um problema de cunho abrangente, tratado como objetivo maior do planejamento das áreas urbanas e do planejamento físico territorial. Para esse fim conta-se a ajuda financeira aos poderes locais e proprietários particulares, equiparada por incentivos fiscais. Acredita-se que a legitimidade da conservação do patrimônio arquitetônico tem de ser fundamentada de maneira sólida e definitivamente, integrando esse objetivo às pesquisas, programas de educação e desenvolvimento cultural (CONSELHO DA EUROPA, 1975).

Em relação à participação pública na conservação do patrimônio, a Declaração de Amsterdã (1975) enfatiza:

A plena implementação de uma política contínua de conservação exige uma grande descentralização e o reconhecimento das culturas locais. Isso pressupõe que existam responsáveis pela conservação, em todos os níveis (centrais, regionais e locais) onde são tomadas as decisões em matéria de planejamento. Mas a conservação do patrimônio arquitetônico não deve ser tarefa dos especialistas. O apoio da opinião pública é essencial. A população deve, baseada em informações objetivas e completas, participar realmente, partindo da elaboração dos inventários até a tomada das decisões. (CONSELHO DA EUROPA, 1975, p. 4).

A integração do objetivo de conservação do patrimônio a outras políticas urbanas e físico-territoriais, assim como a participação ativa dos cidadãos são os principais pontos defendidos na Declaração de Amsterdã (1975). “A conservação integrada conchama à responsabilidade os poderes locais e apela para a participação do cidadãos” (CONSELHO DA EUROPA, 1975, p. 5). Tais princípios de conservação, conforme recomendado na carta patrimonial, tende estar equiparados por medidas financeiras apropriadas, garantindo a continuidade das realidades sociais e físicas existentes nas comunidades urbanas e rurais.

Na Carta de Burra (1999) a conservação é considerada a fim de preservar a significação cultural de sítios de relevância. Tal ação é motivada pelo caráter dos sítios de significação cultural, reconhecidos na carta patrimonial como responsáveis, por vezes, por um profundo e inspirador sentido de comunicação entre a comunidade e a paisagem, com o passado e experiências vividas. “São referentes históricos, importantes como expressões tangíveis da identidade e experiência; refletem a diversidade das comunidades, dizendo quem são e qual é o passado que formou tal comunidade e sua paisagem. São insubstituíveis e preciosos” (ICOMOS, 1999, p. 1, modificado, tradução nossa). Em vista disso, o conceito de conservação é definido na carta patrimonial baseado no respeito pelos componentes físicos de um sítio de relevância; do uso; e associações e significados existentes, com alterações cautelosas no meio que sejam as menores possíveis (ICOMOS, 1999). Segundo consta na Carta de Burra (1999), “a conservação de um sítio deve identificar e levar em consideração todos os aspectos de seus valores cultural e natural, evitando enfatizar sem justificativa um em detrimento dos demais” (ICOMOS, 1999:5.1, tradução nossa). O processo de conservação pode incluir a permanência ou reintrodução de um uso; a retenção de associações e significados; manutenção, preservação, restauração, reconstrução, adaptação e interpretação; e geralmente inclui a combinação de mais de uma dessas medidas (ICOMOS, 1999:14, tradução nossa).

Direcionado ao patrimônio industrial, a Carta de Nizhny Tagil (2003) compreende a importância de se conservar a evidência das transformações sobre como as pessoas fabricavam objetos. Em vista disso defende que “os sítios e as estruturas que se cataloguem como importantes deverão ser protegidos por medidas legais e suficientemente efetivas para assegurar a conservação de sua importância” (TICCIH, 2003:3.VII, tradução nossa). E acrescenta que a conservação do patrimônio industrial depende da preservação da integridade funcional. Logo, as intervenções em um sítio industrial devem, portanto, estar focadas em manter sua integridade funcional tanto quanto seja possível. “O valor e a autenticidade de um sítio industrial podem ser vastamente reduzidos se se extrai o maquinário ou os componentes, ou se se destrói os elementos secundários que formam parte do conjunto de um sítio” (TICCIH, 2003:5.I, tradução nossa).

A conservação de sítios industriais requer um profundo conhecimento do propósito ou dos propósitos pelos quais se construiu, e dos diferentes processos industriais que nele se estabeleceram. Isso pode ter mudado com o tempo, mas todos os usos anteriores devem ser investigados e avaliados. (TICCIH, 2003: 5.II, tradução nossa).

Os Princípios de Dublin (2011) compreende que a questão da conservação do patrimônio industrial pode contribuir para se alcançar a meta de um desenvolvimento sustentável sob diferentes âmbitos de administração no território, de maneira a afetar significativamente os aspectos sociais, físicos e ambientais do desenvolvimento. Portanto, reconhece a importância de se pesquisar e documentar os elementos tangíveis e intangíveis do patrimônio industrial para sua devida identificação, conservação e reconhecimento de seu significado e valor patrimonial. Ademais, reconhece nesse processo que “[...] as habilidades e os conhecimentos humanos envolvidos em antigos processos industriais são recursos extremamente importantes para a conservação e devem ser considerados no processo de avaliação patrimonial” (ICOMOS, 2011:3).

Segundo consta nos Princípios, a pesquisa e documentação de sítios e estruturas do patrimônio industrial devem contemplar as dimensões históricas, tecnológicas e socioeconômicas. E para identificar os significados do patrimônio industrial, a carta patrimonial sugere “[...] oferecer uma base integrada para sua conservação e sua gestão, sendo necessária a abordagem interdisciplinar sustentada por pesquisas interdisciplinares e programas educativos” (ICOMOS, 2011:4). E finaliza a discussão relativa a esse tema afirmando que “[...] a conscientização e a compreensão pública e empresarial sobre o patrimônio industrial são meios importantes para o sucesso de sua conservação” (ICOMOS, 2011:13).

Encerrando a discussão sobre a conservação do patrimônio neste subitem, especificamente em relação à tipologia ferroviária, cabe mencionar determinados trechos presentes na Carta de Riga (2005). Nessa carta o termo conservação é tratado de maneira bastante singela, e por vezes, integrado a outros conceitos, como o de restauração. Em seus Artigos 7 e 11 é possível perceber essa relação. No Artigo 7 se recomenda que na conservação de elementos ferroviários históricos - o que podemos compreender neste estudo como o patrimônio ferroviário – sejam utilizados materiais e técnicas originais ou historicamente de acordo. Percebe-se, portanto, que esse artigo se relaciona mais ao conceito de restauração do que conservação. De maneira semelhante e complementar ao Artigo 7, no Artigo 11 recomenda-se que cada etapa realizada no trabalho de conservação ou restauração de um elemento ferroviário histórico tende ser sistematicamente planejada e registrada, sendo o arquivo resultante desses processos conservado durante o período de vida do elemento (FEDECRAIL, 2005:7;11, tradução nossa).

REUTILIZAÇÃO

A reutilização é compreendida nas Normas de Quito (1967) como uma ação necessária para se cumprir com o objetivo nessa carta proposto, relacionado à revalorização dos bens patrimoniais em função do desenvolvimento econômico-social. Dessa forma recomenda a adequada exibição de tais bens de acordo com a “moderna técnica museológica”. Parte-se do pressuposto que todo monumento nacional está destinado a cumprir uma função social. Em vista disso, as Normas de Quito (1967) reconhece o papel do Estado como agente responsável por garantir o cumprimento dessa função prevista, devendo esta ser compatível com a propriedade privada e com o interesse dos particulares (OEA, 1967:II). Ademais, nas Normas está prevista a assistência técnica e ajuda financeira ao patrimônio cultural dos Estados Membros, de maneira a atuar no desenvolvimento econômico e turístico desses bens. Sabe-se que o turismo é uma das atividades mais destacadas nas Normas de Quito (1967) no que diz respeito à reutilização do patrimônio, isso procede de dois pontos de particular interesse adotados nessa carta patrimonial:

a) a afluência turística determinada pela valorização adequada de um monumento assegura a rápida recuperação do capital investido nesse fim; b) a atividade turística que se origina da adequada apresentação de um monumento e que, abandonada, determinaria sua extinção, traz consigo uma profunda transformação econômica da região em que esse monumento se acha inserido. (OEA, 1967:VII).

Considerados esses fatores que influenciam no visível direcionamento ao uso turístico do monumento previsto nas Normas de Quito (1967), essa carta patrimonial reconhece que a adequada utilização dos monumentos de interesse histórico e artístico implica a coordenação de iniciativas e esforços de caráter cultural e econômico-turísticos. “Na medida em que esses interesses coincidentes se unam e identifiquem, os resultados perseguidos serão mais satisfatórios” (OEA, 1967:VIII). Logo, nas Normas de Quito (1967) são identificadas duas bases estruturadoras para a finalidade de utilização turística de monumentos. Tal questão é retomada na Declaração de Amsterdã (1975) em vista dos benefícios trazidos pela reutilização, no que se refere à conservação do patrimônio.

Na Declaração de Amsterdã (1975) inicialmente se reconhece que construções antigas podem receber novos usos correspondentes às necessidades da vida contemporânea. Essa questão se encontra atrelada a conservação de tais espaços, considerando-se duas escalas de valores: o cultural e o valor de utilização. Parte-se do pressuposto que

“[...] os problemas sociais da conservação integrada só podem ser resolvidos através de uma referência combinada a essas duas escalas de valores” (CONSELHO DA EUROPA, 1975, p 3).

A contribuição da Recomendação de Nairóbi (1976) ao tema, em primeiro momento, se direciona a utilização imprópria dos conjuntos históricos ou tradicionais, sendo esses os objetos ao qual a carta patrimonial se refere. Nesses casos, recomenda-se que tais conjuntos e sua ambiência deveriam ser protegidos contra quaisquer deteriorações resultantes de sua utilização imprópria. Isso envolve “[...] acréscimos supérfluos e de transformações abusivas ou desprovidas de sensibilidade que atentam contra sua autenticidade, assim como as provocadas por qualquer forma de poluição” (UNESCO, 1967:I). A discussão relativa à atribuição de novos usos ao patrimônio presente na Recomendação de Nairóbi (1976) complementa a exposição anterior sobre o tema na Declaração de Amsterdã (1975), na medida em que destaca a necessidade de integração do valor cultural e do valor de utilização. Além disso, contextualiza a questão da reutilização do patrimônio e expande sua percepção a diferentes pontos até então não abarcados nas cartas patrimoniais apresentadas anteriormente:

A proteção e a restauração deveriam ser acompanhadas de atividades de revitalização. Seria, portanto, essencial manter as funções apropriadas existentes e, em particular, o comércio e o artesanato e criar outras novas que, para serem viáveis a longo prazo, deveriam ser compatíveis com o contexto econômico e social, urbano, regional ou nacional em que se inserem. O custo das operações de salvaguarda não deveria ser avaliado apenas em função do valor cultural das construções, mas também do valor derivado da utilização que delas se possa fazer. Os problemas sociais decorrentes da salvaguarda só podem ser colocados corretamente se houver referência a essas duas escalas de valor. Essas funções teriam que se adaptar às necessidades sociais, culturais e econômicas dos habitantes, sem contrariar o caráter específico do conjunto em questão. Uma política de revitalização cultural deveria converter os conjuntos históricos em pólos de atividades culturais e atribuir-lhes um papel essencial no desenvolvimento cultural das comunidades circundantes. (UNESCO, 1976, p. 10).

Verifica-se, portanto, a discussão relativa à reutilização do patrimônio, neste caso, de conjuntos históricos, abrangendo uma escala de maior proporção, e através disso, considerando aspectos do cotidiano presentes no entorno desses locais. Dessa maneira, a utilização do patrimônio, conforme apresentado na Recomendação de Nairóbi (1976), reconhece a atuação do patrimônio histórico na revitalização, economia, cultura e demais aspectos sociais presentes no meio no qual esses bens se encontram. Ademais,

vista a complexidade da ação de reutilização, engloba tal objetivo em políticas mais amplas de atuação.

Em continuidade ao tema proposto neste subitem, na Carta de Burra (1999) a discussão parte de três diferentes conceituações apresentadas na carta patrimonial. Considera-se a adaptação como a modificação de um sítio para adaptá-lo ao uso atual ou a um novo uso proposto. Em vista disso, ‘uso’ significa as funções de um sítio, assim como as atividades e práticas que podem ocorrer nele; Uso compatível significa um uso que respeite a significação cultural de um sítio. Tal uso compatível exclui mínima, ou completamente o impacto sobre a significação cultural (ICOMOS, 1999:1.9,1.10, 1.11, tradução nossa). Apresentadas tais definições, em relação à política de usos, na Carta de Burra (1999) se descreve:

A política deve identificar um uso, ou uma combinação de usos, ou a restrição de usos, a fim de preservar a significação cultural do sítio. Seus novos usos devem comportar mudanças mínimas para os materiais físicos significativos e o uso; deve respeitar associações e significados; e quando seja apropriado, deve proporcionar a continuidade das práticas que contribuam a significação cultural do sítio. (ICOMOS, 1999, p. 4, tradução nossa).

Ao fim, a Carta de Burra (1999) reconhece que continuar, modificar ou reinstaurar um uso significativo pode ser considerada uma forma de conservação preferível e apropriada. Portanto, considera o uso como uma medida efetiva para se atuar no objetivo de conservação de bens de significação cultural. Essa relação direta do uso com a conservação do patrimônio é também abrangida na Carta de Nizhny Tagil (2003) direcionada a tipologia industrial. Neste caso se reconhece que “[...] a adaptação harmônica e a reutilização podem ser uma forma adequada e econômica de assegurar a sobrevivência dos edifícios industriais, devendo ser promovida mediante os controles legais, os conselhos técnicos, bolsas e incentivos fiscais adequados” (TICCIH, 2003:4, tradução nossa). Em recomendações específicas sobre o tema direcionadas ao patrimônio industrial, no item 5 da Carta de Nizhny Tagil (2003) menciona-se que

[...] Os novos usos devem respeitar o material significativo e manter os padrões originais de circulação e atividade, e deve ser tão compatível com o uso original ou principal como seja possível. É recomendável habilitar uma área onde se represente o uso anterior. Continuar adaptando e usando edifícios industriais evita desperdício de energia e contribui para o desenvolvimento sustentável. O patrimônio histórico pode ter um papel importante na regeneração econômica de áreas deterioradas ou em declive. A continuidade implicada pela reutilização pode proporcionar estabilidade psicológica às comunidades que se de-

param com o repentino fim de uma fonte de trabalho de muitos anos. (TICCIH, 2003:5, tradução nossa).

Percebe-se nesta última definição questões semelhantes ao destacado anteriormente em citação presente na Recomendação de Nairóbi (1976). Em ambas as cartas patrimoniais são direcionadas recomendações específicas sobre a estruturação dos novos usos, a reativação econômica do entorno de tais bens, e a relação da comunidade nos espaços que se pretende reutilizar, cada qual direcionada ao objeto de abordagem proposta em cada uma das cartas. Como possibilidades de utilização do patrimônio industrial, TICCIH (2003) menciona museus especializados na técnica e indústria, a fim de proteger e interpretar o patrimônio industrial; e roteiros regionais e internacionais do patrimônio industrial, como forma de continuar a transferência de tecnologias e movimentos de pessoas em grandes escalas.

O tema nos Princípios de Dublin (2011) apresenta-se como opção que pode oferecer condições adequadas para a sustentabilidade física e econômica das estruturas industriais. Nessa carta patrimonial também se considera o uso original ou a readequação como um modo que pode assegurar a conservação de estruturas e sítios, neste caso, do patrimônio industrial. Para isso, recomenda-se que os novos usos devem respeitar os materiais significativos, componentes e padrões de circulação e atividade, baseado em conhecimento especializado, a fim de assegurar na gestão do uso sustentável o respeito ao significado patrimonial de estruturas e sítios de patrimônio industrial (ICOMOS, 2011:8).

No caso do patrimônio ferroviário, na Carta de Riga (2005) se reconhece a importância da exploração e sua apresentação ao público como um importante meio de interpretação do equipamento ferroviário. Considera-se que a identificação de novos usos socialmente úteis aos elementos históricos pode auxiliar em sua preservação, na medida em que tais usos englobem mudanças mínimas e reversíveis. De maneira semelhante ao proposto nas Normas de Quito (1967), e visualizado o interesse comum de exploração econômica dos bens históricos em ambas as cartas, na Carta de Riga (2005) destaca-se a ferrovia turística. Essa - objeto direto da constituição da Carta de Riga (2005) - é considerada de maneira que se explore, para além de sua caracterização como sistema de transporte, também suas origens históricas e o impacto na comunidade.

PLANEJAMENTO E GESTÃO

As sugestões sobre a elaboração de todo plano de ordenação são apresentadas nas Normas de Quito (1967) desde uma visão amplificada, integrada ao conjunto urba-

nístico, os centros ou complexos históricos de interesse ambiental. “A defesa e valorização do patrimônio monumental e artístico não se contradiz, teórica nem praticamente, com uma política de ordenação urbanística cientificamente desenvolvida. Longe disso, deve constituir o seu complemento” (OEA, 1967:IV). A tarefa inicialmente proposta nas Normas de Quito (1967) sobre o aproveitamento dos recursos monumentais como meio indireto de favorecer o desenvolvimento econômico de um país demanda um planejamento em nível nacional, através de avaliação dos recursos disponíveis e a formulação de projetos específicos dentro de um plano de ordenação geral (OEA, 1967:V).

A questão do plano de ordenação formulado de maneira integrada se justifica nas Normas de Quito (1967) tendo em vista que

[...] a diversidade de monumentos e edificações de marcado interesse histórico e artístico situadas dentro do núcleo de valor ambiental se relacionam entre si e exercem um efeito multiplicador sobre o resto da área, que ficaria revalorizada em conjunto como consequência de um plano de valorização e de saneamento de suas principais construções. (OEA, 1967:VI).

As recomendações gerais apresentadas nas Normas de Quito (1967) sobre planejamento e gestão dos bens históricos também se estende às políticas de uso, na medida em que, principalmente voltado à utilização turística desses bens, defendida na carta patrimonial, é reconhecida a necessidade de investimentos para a restauração e habilitação desses espaços. Sugere-se que tal medida seja integrada em um só plano econômico de desenvolvimento regional. Devendo, portanto, ser realizados investimentos simultâneos aos planos de desenvolvimento nacional e para a obtenção de equipamentos turísticos da zona ou região na qual se pretende revalorizar (OEA, 1967).

Em meio a isso, em âmbito nacional são considerados como requisitos indispensáveis para tais fins o

Reconhecimento de uma excepcional prioridade dos projetos de valorização da riqueza monumental, dentro do Plano Nacional para o Desenvolvimento; Legislação adequada ou, em sua falta, outras disposições governamentais que facilitem o projeto de valorização fazendo prevalecer, em todas as circunstâncias, o interesse público; Direção coordenada do projeto através de um instituto idôneo, capaz de centralizar sua execução em todas as etapas; Designação de uma equipe técnica que possa contar com assistência exterior durante a elaboração dos projetos específicos ou durante sua execução; Integração dos projetos promovidos com os planos reguladores existentes na cidade ou na região de que se trate. (OEA, 1967, p. 10-11, adaptado).

E acrescenta que é indispensável a cooperação dos interesses privados e o respaldo da opinião pública, cuja participação tem de ser possibilitada através de campanha cívica.

Tratando diretamente do tema planejamento, a Declaração de Amsterdã (1975) estabelece que “o planejamento das áreas urbanas e o planejamento físico territorial devem acolher as exigências da conservação do patrimônio arquitetônico e não considerá-las de uma maneira parcial ou como um elemento secundário [...]” (CONSELHO DA EUROPA, 1975, p. 4). E acrescenta que isso demanda de um constante e indispensável diálogo entre conservadores e planejadores. Na Declaração de Amsterdã (1975) também se destaca a relevância do inventário das construções, conjuntos arquitetônicos e sítios, que para além do reconhecimento dos valores associados a esses bens, também tem de compreender a delimitação das zonas periféricas de proteção. Portanto, conduzidos em concordância com a realidade do espaço no qual o patrimônio se insere. “[...] Não basta sobrepor as regras básicas de planejamento às regras especiais de proteção aos edifícios históricos, sem uma coordenação” (CONSELHO DA EUROPA, 1967, p. 4).

Por fim, a Declaração de Amsterdã (1975) apresenta uma discussão nela considerada como primordial frente às demandas atuais de gestão do patrimônio. Destaca-se que a noção de patrimônio arquitetônico, conforme utilizada nesta carta patrimonial, foi ampliada de monumento histórico isolado a conjuntos arquitetônicos urbanos e rurais, demandando, portanto, de legislação que acompanhe tal evolução, em conjunto com um fortalecimento dos meios administrativos. Frente a isso, na Declaração de Amsterdã (1975) se propõe que tal reforma seja “[...] dirigida pela necessidade de coordenar, por uma parte, a legislação relativa ao planejamento físico-territorial, e por outra, a legislação relativa à proteção do patrimônio arquitetônico” (CONSELHO DA EUROPA, 1967, p. 7).

Na Recomendação de Nairóbi (1976) também se reconhece a salvaguarda e integração de conjuntos históricos ou tradicionais na vida contemporânea como elementos fundamentais na planificação das áreas urbanas e do planejamento físico-territorial. Também destaca a necessidade urgente de uma política global que envolva os objetivos de proteção e revitalização dos conjuntos históricos ou tradicionais e sua ambiência, integrada ao planejamento nacional, regional ou local (UNESCO, 1976, p. 2). Para isso é sugerida uma ação integrada entre essas três diferentes escalas de atuação, de maneira que cada Estado Membro deva formular medidas de salvaguarda e adaptação à vida contemporânea desses bens em âmbito nacional, regional e local. Tais políticas deveri-

am considerar a realidade presente em cada um desses níveis, de maneira a abarcar medidas jurídicas, técnicas, econômicas e sociais. “[...] As ações resultantes desse planejamento deveriam se integrar à formulação dos objetivos e programas, à distribuição das funções e à execução das operações. Dever-se-ia buscar a colaboração dos indivíduos e das associações privadas para sua aplicação” (UNESCO, 1976:III). Ao fim, na Recomendação de Nairóbi (1967) é sugerida a revisão das leis relativas ao planejamento urbano e físico-territorial, a fim de harmonizar com as leis direcionadas a salvaguarda do patrimônio arquitetônico, e adoção de disposições nos planos urbanos, regional ou local.

Na Carta de Burra (1999) o tema planejamento é pouco aprofundado em seus itens. Quando tratado, foi direcionado a questões especificamente relativas ao bem, de forma não integrada ao planejamento em escala mais ampla, conforme verificado nas cartas patrimoniais tratadas anteriormente neste subitem. As recomendações relativas a esse tema foram identificadas nos itens 6.2 e 6.3 da Carta de Burra (1999). O primeiro deles menciona que a política de gestão de um sítio de interesse histórico deveria basear-se na compreensão de sua significação cultural. No item seguinte, e de maneira mais profunda, mas ainda direcionada ao objeto, recomenda-se na aplicação da política de gestão a inclusão de outros fatores que influenciem no futuro do sítio, como as necessidades do proprietário, recursos, as exigências externas e sua condição física (ICOMOS, 1999:6.2;6.3, tradução nossa).

Ao caso do patrimônio industrial, a Carta de Nizhny Tagil (2003) recomenda que, após a definição do valor dos sítios significativos e estabelecimento de pautas de futuras intervenções, é necessária a aplicação de medida legal, administrativa ou financeira a fim de manter tal valor identificado. Nessa carta patrimonial também se recomenda a integração dos programas de conservação do patrimônio industrial nas políticas para o desenvolvimento econômico e no planejamento regional e nacional (TICCIH, 2003:4, tradução nossa). Ao fim, na Carta de Nizhny Tagil (2003) destaca-se o papel do governo como organizador de organismos com assessores especializados, e conselhos independentes que devem ser consultados nos temas relacionados à proteção e conservação do patrimônio industrial.

O mesmo tema relacionado também ao patrimônio industrial é tratado no item 6 dos Princípios de Dublin (2011). Inicialmente se reconhece a relevância da adoção de políticas apropriadas e medidas legais e administrativas adequadas, a fim de assegurar a conservação do patrimônio industrial em sua totalidade. “[...] Essas medidas devem contemplar a estreita relação entre patrimônio industrial, produção industrial e econo-

mia [...]” (ICOMOS, 2011:6). Outra relevante indicação presente nos Princípios de Dublin (2011) diz respeito aos meios legais e administrativos direcionados ao fornecimento de uma rápida resposta demandada às autoridades no momento de fechamento de sítios e complexos de patrimônio industrial. Tal ação é motivada a fim de evitar a remoção ou destruição dos significativos elementos que possam estar inseridos nesse patrimônio, tais como maquinário, objetos industriais e documentos (ICOMOS, 2011:9).

Finalizando este tema de planejamento e gestão, a Carta de Riga (2005) direcionada ao patrimônio ferroviário indica, de modo geral, uma atuação direcionada às diversas questões que concernem a salvaguarda do equipamento ferroviário. Em seu Artigo 12 de maneira ampla é indicado que toda entidade envolvida na reparação, restauração, manutenção, conservação e exploração das ferrovias turísticas e equipamento ferroviário devem aplicar as medidas necessárias para a conservação de seus registros e arquivos (FEDECRAIL, 2005:12). Verifica-se, portanto, que se trata de uma recomendação generalizada, e pouco aprofundada quanto ao planejamento ou gestão do patrimônio ferroviário em específico, a seu entorno imediato. Tampouco trata da questão de integração do objetivo de salvaguarda dessa tipologia de patrimônio às outras políticas urbanas.

ENTORNO E PAISAGEM

Nas Normas de Quito (1967) parte-se do pressuposto que a ideia do espaço é inseparável do conceito do monumento. Sendo, portanto, a tutela do Estado estendida também para o contexto urbano, ao ambiente natural e aos bens culturais circundantes. Destaca-se que “[...] pode existir uma zona, recinto ou sítio de caráter monumental, sem que nenhum dos elementos que o constitui, isoladamente considerados, mereça essa designação” (OEA, 1967:II). Tratando-se de termos específicos deste subitem, nas Normas de Quito (1967) se reconhece que “[...] a marca histórica ou artística do homem é essencial para imprimir a uma paisagem [...]” (OEA, 1967:II). Referente a essas marcas humanas no espaço, nas Normas de Quito (1967) são mencionadas as constantes ameaças que afetam a paisagem na atualidade:

Todo processo de acelerado desenvolvimento traz consigo a multiplicação de obras de infraestrutura e a ocupação de extensas áreas por instalações industriais e construções imobiliárias que não apenas alteram, mas deformam por completo a paisagem, apagando as marcas e expressões do passado, testemunhos de uma tradição histórica de inestimável valor. (OEA, 1967:III).

Percebe-se nas Normas de Quito (1967) a abordagem de questões que envolvem tanto os aspectos paisagísticos, conforme tratado até então neste subitem, quanto relativos ao entorno dos monumentos protegidos. Neste último caso considera-se que as normas protecionistas e os planos de revalorização têm que estender-se a todo o âmbito do monumento, uma vez que a vizinhança do monumento tem atuação direta sobre sua preservação. Uma segunda relação possível entre o monumento e sua zona circundante apresenta-se na carta patrimonial através de seu impacto benéfico. Esse seria o caso de quando a valorização do monumento reflete sobre o perímetro urbano, e por vezes estendendo seus efeitos a zonas mais distantes (OEA, 1967:VI). Nessa situação, há de se atentar aos casos de *gentrificação* do meio, termo relacionado ao encarecimento de determinado espaço, fazendo com que a comunidade tenha que se deslocar por não conseguir mais lidar com os custos de vida no local. Essa não é uma temática abrangida neste estudo, no entanto cabe mencionar seus efeitos diretos incidentes no entorno de um patrimônio protegido.

Finalizando a discussão relativa à paisagem e entorno presente nas Normas de Quito (1967), cabe mencionar a incidência desses termos no âmbito da proteção. Dentre as limitações do espaço urbano onde se inserem os monumentos, conjuntos e zonas de interesse ambiental, as Normas de Quito (1967) prevê como efeitos de legislação de proteção a zona de proteção da paisagem urbana, com o intuito de integrá-la com a natureza circundante (OEA, 1967, p. 13).

A maior contribuição da Declaração de Amsterdã (1975) sobre os temas chaves neste subitem propostos se relaciona diretamente a questão da concepção dos conjuntos arquitetônicos, cuja compreensão de atuação se estende a zona que comporta tais conjuntos. Além de compreender questões de preservação do patrimônio em uma escala mais ampla, integrada ao planejamento urbano e físico-territorial. Entretanto, apesar dessas contribuições, não foram identificadas recomendações especificamente direcionadas aos termos entorno ou a paisagem na Declaração de Amsterdã (1975).

Na Recomendação de Nairóbi relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea, entende-se por ambiência de conjuntos históricos ou tradicionais “[...] o quadro natural ou construído que influi na percepção estática ou dinâmica desses conjuntos, ou a eles se vincula de maneira imediata no espaço, ou por laços sociais, econômicos ou culturais” (UNESCO, 1976:I). Essa conceituação diz respeito à escala do objeto, nesta carta patrimonial, direcionada ao conjunto histórico ou tradicional protegido. Para além desse nível imediato de compreensão, na Recomenda-

ção de Nairóbi (1976) também se atenta à escala mais ampla de atuação para cumprir com o objetivo nela posto sobre a salvaguarda de conjuntos históricos ou tradicionais.

Além dessa investigação arquitetônica, são necessários estudos pormenorizados dos dados e das estruturas sociais, econômicas, culturais e técnicas, assim como do contexto urbano ou regional mais amplo. Esses estudos deveriam abranger, se possível, dados demográficos e uma análise das atividades econômicas, sociais e culturais, os modos de vida e as relações sociais, os problemas fundiários, infraestrutura urbana, o estado do sistema viário, as redes de comunicação e as inter-relações recíprocas da zona protegida com as zonas circundadas. As autoridades competentes deveriam atribuir suma importância a esses estudos e compreender que, sem eles, não seria possível estabelecer planos eficazes de salvaguarda. (UNESCO, 1976, p. 7 e 8).

Nota-se, portanto, uma clara menção do que podemos entender como entorno no primeiro trecho destacado da Recomendação de Nairóbi (1976), no que diz respeito à ambiência dos conjuntos históricos ou tradicionais, ou seja, o impacto no meio no qual tais conjuntos se inserem. Em segundo momento, é possível observar uma abrangência mais ampla, verificando as estruturas sociais, econômicas, culturais e técnicas para além da zona circundante do conjunto. Ainda, constam-se as políticas incidentes no meio urbano e regional no qual o conjunto se encontra. Neste caso, poderíamos considerar o aspecto paisagístico englobado em tal definição, principalmente no que diz respeito à percepção social presente em tal meio.

O entorno é definido na Carta de Burra (1999) como a área ao redor de um sítio que pode incluir a captação visual (ICOMOS, 1999:1.12, tradução nossa). O artigo 8 da Carta de Burra (1999) se dedica especificamente a conservação do entorno. Neste caso se recomenda a manutenção de um entorno visual apropriado, assim como a conservação de outras relações que contribuam para a significação cultural do sítio. E recomenda que “as construções novas, as demolições, as intrusões ou outras mudanças que possam afetar adversamente o entorno ou as relações com ele, não são apropriadas” (ICOMOS, 1999:8.1, tradução nossa). E acrescenta que os aspectos do entorno visual podem incluir o uso, a localização, o volume, a forma, escala, caráter, cor, textura e materiais. Outras relações, como as conexões históricas podem contribuir a apreciação, gozo ou experiência de um sítio (ICOMOS, 1999, p. 4, tradução nossa).

Tanto a Carta de Nizhny Tagil (2003) quanto os Princípios de Dublin (2011) não abordam recomendações especificamente direcionadas ao entorno ou paisagem, uma vez que esses dois termos se encontram subentendidos na própria definição de patrimônio industrial apresentada nessas cartas patrimoniais. Paisagem é constantemente abor-

dada em ambas as cartas patrimoniais direcionadas ao patrimônio industrial, e de modo geral, sua definição se encontra abarcada nos elementos culturais e naturais presentes no território onde se desenvolveu as atividades industriais cuja conservação e reutilização são defendidas na Carta de Nizhny Tagil (2003) e nos Princípios de Dublin (2011). Além disso, aspectos intangíveis, como as relações sociais existentes nesses espaços industriais, sendo um fator primordial para a compreensão da paisagem, também se encontram abarcados em ambos os documentos, nos quais direcionam a proteção, conservação, reutilização, difusão, de tais espaços. Por fim, a Carta de Riga (2005) não faz qualquer menção aos termos tratados neste subitem, ou conceitos equivalentes.

PARTICIPAÇÃO DA COMUNIDADE

Nas Normas de Quito (1967) parte-se do pressuposto que “nada pode contribuir melhor para a tomada de consciência desejada do que a contemplação do próprio exemplo” (OEA, 1967:VIII). Ou seja, esse reconhecimento do ambiente físico por parte da cidadania auxilia na paralisação da ação destrutiva e permite a consecução dos objetivos de conservação propostos.

Em qualquer caso, a colaboração espontânea e múltipla dos particulares nos planos de valorização do patrimônio histórico e artístico é absolutamente imprescindível, muito especialmente nas pequenas comunidades. Daí que, na preparação desses planos, deve se levar em conta a conveniência de um programa anexo de educação cívica, desenvolvido sistemática e simultaneamente à execução do projeto. (OEA, 1967:VIII).

A apreciação do patrimônio pelo público também é enfatizada na Declaração de Amsterdã (1975) na medida em que se reconhece que tal patrimônio não sobreviverá sem esse feito. Dessa maneira, se destaca que os programas de educação em todos os níveis tem que se preocupar com essa matéria. Em meio a isso, a conservação do patrimônio é considerada nessa carta patrimonial como uma tarefa que não cabe apenas aos especialistas. “[...] O apoio da opinião pública é essencial. A população deve, baseada em informações objetivas e completas, participar realmente, desde a elaboração dos inventários até a tomada das decisões” (CONSELHO DA EUROPA, 1975, p. 4). Para isso recomenda-se que tais discussões atendam uma linguagem e local acessíveis a participação ativa da população. Logo, convém fornecer à população os elementos de apreciação da situação na qual se encontra o patrimônio arquitetônico, explicando-lhe os valores a serem conservados, e fornecendo-lhe todas as indicações sobre regulamentos incidentes nesse tema (CONSELHO DA EUROPA, 1975, p. 7).

A Carta de Burra (1999) prevê a participação da comunidade por meio de associações, ou seja, conexões espaciais que existem entre as pessoas e um sítio (ICOMOS, 1999:1.15, tradução nossa). Nesse sentido destaca-se que a conservação, interpretação e gestão de um sítio têm de contemplar a participação das pessoas que apresentam essas associações com o sítio, ou aos que possuem responsabilidades social, espiritual ou de outra natureza com o sítio (ICOMOS, 1999:12, tradução nossa). Por fim, nesta carta patrimonial é enfatizado o respeito a essas associações, devendo ser realizada a investigação dessas associações, e em meio a isso, implementar oportunidade de continuidade e permanência de tais significados que se encontram nelas presentes.

A discussão relativa à participação da comunidade nos temas relacionados à conservação do patrimônio industrial, inicialmente, é apresentado através da apresentação dos bens industriais ao público. Isso, porque, na definição de patrimônio industrial presente na Carta de Nizhny Tagil (2003), o valor social é um dos componentes, como parte do registro de vida de homens e mulheres, e como tal, proporciona um importante sentimento de identidade (TICCIH, 2003:2, tradução nossa). Essa relação está incluída nos critérios para avaliação dos edifícios industriais, nos quais “[...] é preciso defini-los e publicá-los para gerar a aceitação do público geral a um nível consistente e racional.” (TICCIH, 2003:3, tradução nossa). No âmbito da proteção, destaca-se que

As comunidades industriais que se encontram ameaçadas pelas rápidas mudanças estruturais devem ser apoiadas pelas autoridades governamentais locais e centrais. É preciso prever os riscos potenciais ao patrimônio industrial derivados dessas mudanças e preparar planos para evitar a busca por soluções de emergência. (TICCIH, 2003:4, tradução nossa).

No âmbito da gestão participativa, a Carta de Nizhny Tagil (2003) recomenda que “não se deve estimar esforços a fim de assegurar a consulta e a participação das comunidades locais na proteção e conservação de seu patrimônio industrial” (TICCIH, 2003:4, tradução nossa). De maneira semelhante à Carta de Nizhny Tagil (2003), nos Princípios de Dublin (2011) também se reconhece a relevância dos aspectos sociais e imateriais, no que diz respeito às habilidades e os conhecimentos humanos como partes de extrema importância dos antigos processos industriais. Em vista disso, compreende a participação da comunidade como parte essencial do registro de sítios e estruturas do patrimônio industrial (ICOMOS, 2011:4).

De modo geral percebe-se, ao longo das cartas patrimoniais, o desenvolvimento de conceituações e recomendações, bem como os avanços nas discussões relativas aos

temas propostos a esse aprofundamento quanto à preservação, conservação, gestão e reutilização do patrimônio. Trata-se de problemáticas que seguem em debate hoje em dia, como a questão da reutilização enquanto meio de manutenção e difusão do patrimônio, que segundo consta nas cartas patrimoniais, tem de estar baseada em mínimas intervenções, sendo elas reversíveis e registradas. Cabe destacar também a necessidade de integração de políticas de preservação ao patrimônio, incorporadas ao planejamento urbano, e a participação ativa da comunidade, conforme se observou nas diversas cartas patrimoniais aqui apresentadas.

Tendo como base essas recomendações gerais, em particular as Cartas voltadas ao patrimônio industrial, no próximo tópico se propõe analisar o processo de tombamento vinculado ao Complexo FEPASA, antigo complexo industrial protegido em âmbito nacional pelo órgão federal IPHAN. Esse estudo sobre a proteção legal atribuída ao complexo em questão está focado nas principais motivações que levaram à proteção atribuída ao conjunto, assim como as justificativas do corpo técnico e as valorações consideradas em sua preservação. De modo específico, considera-se a identificação dos edifícios que compõem o conjunto e as atuações para a atribuição de novos usos ao mesmo.

PROCESSO DE TOMBAMENTO

O processo nº 1.485-T-2001, aberto em 2001 e expedido pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), refere-se ao tombamento do Conjunto de Edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Jundiaí-SP. Tal processo é organizado da seguinte maneira: 3 anexos e 4 volumes em sua constituição, além de 19 volumes adicionais relativos aos documentos, discussões e demais arquivos instituídos antes, durante e após o tombamento do bem. Nesse ponto, destaca-se a abertura de diferentes autos vinculados ao processo nº 1.485-T-2001, nos quais constam os pedidos de aprovação de projetos de intervenção sobre o bem tombado e seu entorno. Os primeiros anexos e volumes estão disponíveis na sede do IPHAN no Rio de Janeiro, no entanto, sua cópia digitalizada está disponibilizada na 9ª Superintendência do IPHAN em São Paulo, mesmo local onde os 19 volumes adicionais e os processos para aprovação de projetos se encontram disponíveis para consulta. Os mencionados documentos foram utilizados como base para o estudo que se expõe a seguir.

O pedido de estudo de tombamento do Conjunto de Edificações da CPEF em Jundiaí-SP partiu, inicialmente, da Comissão de Defesa do Patrimônio Histórico de Jundiaí, constituintes e pertencentes à Sociedade Amigos do Patrimônio Histórico, Ar-

tístico e Arqueológico de Jundiaí (SOAPHA). Segundo consta no citado processo de tombamento (IPHAN, 2004), o pedido foi protocolado junto à 9ª Superintendência Regional do IPHAN, no dia 27 de outubro de 2000, pela então representante da SOAPHA, Maria Diva Vasconcelos Taddei. O principal preceito apresentado para tal solicitação foi o considerável valor histórico do complexo, dada sua potencial importância para centro de pesquisas históricas e de produção artística do conjunto de edificações da CPEF. Ademais, ressalta-se nesse pedido inicial a preocupação quanto à preservação do conjunto, haja vista a federalização do complexo industrial que até 1998 pertencia à FEPASA.

Esse pedido de tombamento veio acompanhado de um abaixo-assinado organizado pela SOAPHA, o qual teve como principal pretexto “o tombamento e uso público da Companhia Paulista de Jundiaí” (IPHAN, 2004, anexo III:1). Inclui-se no registro de assinaturas a presença de determinadas entidades, como Vereadores da Câmara Municipal de Jundiaí, a Associação Paulista de Cirurgiões Dentistas – Regional de Jundiaí, a Sociedade Jundiaense de Cultura Artística, a Ordem dos Advogados do Brasil – 33ª Subseção de Jundiaí, o Gabinete de Leitura Ruy Barbosa, além das demais sete mil assinaturas dos cidadãos jundiaenses. Observa-se, nesse contexto, a iniciativa a partir da associação em defesa ao patrimônio do município, com a finalidade de garantir a preservação e uso público das edificações que, inclusive, contavam com atividades culturais até sua desocupação em 2001, a fim de abrigar a Secretaria Municipal de Obras (SETRANSP) no mesmo espaço.

Em solicitação enviada ao órgão de preservação por João Antonio Borin, também representante da SOAPHA, foi exposta a preocupação quanto à preservação do acervo móvel sob os cuidados da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), assim como as edificações que pertenciam, no período de solicitação, à Companhia Paulista de Obras e Serviços (CPOS) (BORIN, 2001 in IPHAN, 2004, vol. I:007). Em levantamento apresentado por Taddei, foi considerada a relevância das instalações da CPEF em Jundiaí “[...] em grande parte, pelo impulso que o grande centro ferroviário, empreendedor de iniciativas produtoras de desenvolvimento social para a cidade e sua região.” (TADDEI, 2000 in IPHAN, 2004, vol. I, p. 44). A autora também cita o significativo alcance da CPEF na constituição de famílias ferroviárias no município, que passou a adquirir identidade afetiva e cultural em suas edificações.

O acervo móvel foi inicialmente considerado no pedido de estudo de tombamento, no qual Taddei mencionou sua múltipla abrangência, compreendendo dados relativos

à “constituição de cidades paulistas, progressos tecnológicos, história econômica, arquitetura e urbanismo, política, história da arte, migrações, saúde, história e costumes, etc.” (*Ibidem*, 2004, vol. I:47). Além desse interesse na preservação do acervo móvel da CPEF, expressa no pedido de tombamento pela SOAPHA, cabe mencionar que houve outros três diferentes pedidos realizados por distintas entidades e pessoa física ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), em Jundiaí. Como exemplos, podemos citar a solicitação de 1987, na qual a Câmara dos Vereadores de Jundiaí pediu tombamento das edificações e equipamentos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro presentes no município; o pedido de tombamento do Museu da Companhia Paulista junto ao CONDEPHAAT, realizado em 2000 por João Antonio Borin; e, ainda no mesmo ano, a reivindicação da SOAPHA sobre o tombamento do acervo artístico do Museu da Companhia Paulista de Jundiaí no órgão de preservação já mencionado. A nenhum desses pedidos houve o encaminhamento para tombamento até o período de realização desta investigação.

Percebe-se que, ademais da preocupação quanto às edificações da CPEF em Jundiaí, a SOAPHA também se atentou ao acervo histórico de obras de arte e ao acervo museológico presente no museu e nos demais edifícios, apresentando inclusive uma listagem de identificação desses bens. As atenções dirigidas aos acervos se devem, principalmente, às ações promovidas pela proprietária na época, a RFFSA, consideradas por Taddei como “agressivas à preservação da memória coletiva, privilegiando apenas o valor de mercado do acervo.” (BORIN; TADDEI, 2000 in IPHAN, 2004, vol. I:55). Segundo argumenta Taddei, as obras vinham sendo negociadas para uma possível venda, através de leilão, às empresas do setor comercial.

Quanto às oficinas da CPEF em Jundiaí, a SOAPHA relata que, na ocasião do pedido de tombamento, a propriedade desses imóveis era atribuída à CPOS. As edificações encontravam-se parcialmente ocupadas por nove diferentes grupos culturais, como o Museu da Companhia Paulista, a CAF do Brasil S.A., o Batalhão da Polícia Militar, a Secretaria de Obras e a Secretaria de Transportes (SETRANSP), ambas pertencentes à Prefeitura de Jundiaí, e a Delegacia Regional Tributária Estadual. Naquele período, a SOAPHA compreendeu que as antigas edificações da CPEF eram compostas por 6 residências e 37 edificações situadas na Avenida União dos Ferroviários, 1760, na zona central de Jundiaí-SP, cujo terreno era de 111.179,91m² e a área construída de 45.241,25m² (SOAPHA, 2000 in IPHAN, 2004, vol. I:90).

De maneira geral, o estado de conservação das edificações da CPEF era considerado razoável, pois necessitava apenas de reparos nas coberturas e no equipamento hidráulico segundo a avaliação da SOAPHA, que acrescenta: “o traçado original do prédio de oficinas foi mantido, faltando uns poucos prédios demolidos antes da federalização. O conjunto, no geral mantém-se como estava no início do século passado” (*Ibdem*, 2004, vol. I:90-91). Em justificativa apresentada pela SOAPHA para a preservação das edificações da CPEF, destacou-se a importância das oficinas na história econômica em esfera municipal, estadual e nacional; os armazéns da CPEF e sua relevância como estoques reguladores; a promoção de transporte gratuito para a mão-de-obra imigrante; o sistema de eletrificação de locomotivas implantado em todo o país; a instituição do primeiro sistema previdenciário brasileiro; além de suas características arquitetônicas, espaciais, construtivas e de uso, consolidando-a como “um dos melhores exemplares da arquitetura ferroviária/oficinas do país” (*Ibdem*, 2004, vol. I:90-91)².

Em parecer sobre o pedido de tombamento do acervo histórico-artístico-documental da antiga CPEF, emitido pelo historiador Carlos Cerqueira, então vinculado ao IPHAN, em março de 2001, foram levados em conta diversos aspectos que justificam a preservação desses bens. Considerou-se o componente afetivo, reconhecido como parte importante do trabalho e da vida dos antigos trabalhadores ligados à CPEF, além de sua relevância no desenvolvimento da economia brasileira (construídas para exportar café), bem como no nascimento da indústria nacional. Desempenhando, portanto, importante função na implantação das unidades fabris e na circulação e comercialização das mercadorias por elas fabricadas, oferecendo infraestrutura necessária “[...] ao desenvolvimento do Capitalismo, em particular na região paulista” (SILVA, 1980 apud CERQUEIRA, 2001 in IPHAN, 2004, vol. I: 113).

Cerqueira destaca que a empresa constituiu um modelo de organização capitalista, estabelecendo mecanismos de controle que vão da construção de moradias para seus funcionários e criação de escola de aprendizes, até a instituição de sistema previdenciário, já que percebeu “a necessidade de ‘ceder privilégios’ aos trabalhadores, notadamente imigrantes, para poder continuar a explorá-los” (SEGNINI, 1982 apud CERQUEIRA, 2001 in IPHAN, 2004, vol. I:114). O autor menciona ainda, como fator relevante, a criação de diversas organizações por iniciativa da CPEF e seus trabalhadores e, também,

²A SOAPHA destaca a bibliografia consultada para a construção de sua afirmativa: PINTO, Adolpho Augusto. História da Viação Pública de São Paulo (2ª ed.). Governo do Estado de São Paulo, 1977. Outros elementos históricos e iconográficos foram extraídos do Álbum ilustrado da Companhia Paulista, de autoria do fotógrafo Filemon Perez, comemorativo dos cinquenta anos (1918).

sua posição como a primeira estrada de ferro a substituir o carvão pela eletricidade na América do Sul (CERQUEIRA, 2001 in IPHAN, 2004, vol. I:115).

As considerações de Cerqueira permitem reconhecer a considerável representatividade das instalações da CPEF em âmbito municipal, estadual e nacional. Referente à representação da trajetória histórica da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, para além do acervo, o historiador especifica que “as edificações, os equipamentos das oficinas e as composições ferroviárias são talvez o que resta de mais significativo desse processo” (*Ibidem*, 2004, vol. I:117). Enfatiza ainda que as sugestões da SOAPHA em relação à criação de um centro de pesquisa e documentação histórica vinculados ao Museu Ferroviário, com o auxílio de universidades, podem ser consideradas como relevantes estratégias para assegurar as condições de preservação do patrimônio. Atualmente, Cerqueira compreende a ferrovia enquanto objeto público e a serviço público, argumentando que:

[...] há que se aliar o ato do tombamento a um programa de uso que garanta a sua efetiva preservação. [...] Fica aqui, portanto, registrada (mais uma vez) a necessidade de se pensar em conciliar os interesses da preservação com os do planejamento, de maneira que memória e desenvolvimento presente e futuro deixem de representar interesses antagônicos e conflitos em que apenas um dos lados possa sair vencedor. (CERQUEIRA, 2001 in IPHAN, 2004, vol. I:117).

Através disso, o autor destaca, com base no Decreto-Lei 25/37, o papel do órgão federal de preservação em promover as devidas negociações junto aos proponentes e demais instituições interessadas, visando proporcionar os entendimentos e compromissos prévios para assegurar a necessária preservação do bem cultural, assim como a sua revalorização. Nesse sentido, vale citar a fala de Rogério José Dias, Coordenador Substituto de Proteção/DEPROT, ao proferir que cabe ao órgão de preservação analisar apenas o mérito do bem para tombamento, não competindo a ele definir o uso cultural e público dos edifícios, conforme sugere a SOAPHA em sua solicitação.

O Coordenador Técnico de Proteção DEPROT/IPHAN, José Leme Galvão Júnior, em sua aferição, indicou o tombamento do Conjunto de Edificações e Bens Móveis da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em Jundiaí-SP. Galvão Junior compreendeu que o Conjunto da CPEF se enquadrava na categoria “Conjunto arquitetônico e acervo de bens móveis”, motivado por seus valores histórico e arquitetônico. Desde esse período, conforme explicitaremos mais adiante, a propriedade cabia à Prefeitura Municipal de Jundiaí, a qual o Coordenador Técnico de Proteção definiu como perímetro da área de tombamento a divisa da propriedade da Prefeitura à RFFSA.

José Leme Galvão Júnior orienta, portanto, a inscrição do bem em questão nos Livros do Tombo Histórico e de Belas Artes. O coordenador compreende o Conjunto da CPEF enquanto uma área de 111.179,91m², composta de 34 edificações, no total aproximado de 44.000,00m², assim considerando como parte do conjunto “a área do pátio ferroviário, com o complexo de acesso e manobras, estação, oficinas, escritórios e edículas específicas de fiscalização, guarda, depósitos, etc.” (GALVÃO JÚNIOR, 2002 in IPHAN, 2004, vol. II: 253). Quanto ao Acervo, neste momento considerado no tombamento, Galvão Júnior entendeu como Acervo Museológico os bens móveis arrolados nos acervos de equipamentos, mobiliários, artes e documentos, presentes no Museu da Companhia Paulista; o Acervo Iconográfico composto por cerca de 8000 fotografias; e, por fim, o Acervo Documental, constituído por documentos da construção, administrativos, planos de ampliação, relatórios e demais arquivos relacionados à CPEF, reconhecidos com base em levantamento realizado pela SOAPHA (*Ibdem*, 2004, vol. II:253-254).

A respeito dos valores considerados pelo Coordenador Técnico para a inscrição do Conjunto de Edificações da CPEF nos Livros do Tombo Histórico e das Belas Artes, destaca-se a inserção urbana do conjunto arquitetônico como polo de desenvolvimento e marco referencial para Jundiaí, em razão da “melhor técnica de engenharia ferroviária do final do século XIX” e por seus bens móveis que, historicamente, são representativos da construção, funcionamento e permanência da CPEF. Galvão Júnior ainda menciona a arquitetura do conjunto, representante dos padrões projetivos, técnicos e estéticos da revolução industrial ocidental em seu estágio de desenvolvimento territorial e tecnológico que “atinge também um excepcional grau de monumentalidade.” Nesse contexto, a área de entorno se estende sobre uma parte do tecido urbano que se formou após a construção e consolidação da ferrovia e do próprio pátio ferroviário, na medida em que “o traçado urbano foi adaptado à contingência e às demandas da própria ferrovia” (*Ibdem*, 2004, vol. II:254).

Em parecer jurídico emitido por Tereza Beatriz da Rosa Miguel, aponta-se a discordância quanto a propriedade dos bens imóveis, até então discutida com informações inconsistentes, conforme justifica a autora. Particularmente, no que se refere à inscrição recomendada para o Livro do Tombo Histórico e das Belas Artes, a parecerista compreende que os estudos desenvolvidos justificam a inscrição do bem apenas no Livro do Tombo Histórico, uma vez que foram apresentadas informações insuficientes para justificar a inscrição no Livro do Tombo de Belas Artes. Em notificação aos proprietários

dos bens, o Presidente do IPHAN, Carlos Henrique Heck, estabelece como motivação do tombamento apenas seu Valor Histórico. Já Borin, representante da SOAPHA, esclarece que a administração da área é de competência da Administração Pública Municipal, desde sua aquisição pelo Município de Jundiaí, em dezembro de 2001, utilizando-os para fins educativos e para abrigar Secretarias Municipais (BORIN, 2002 in IPHAN, 2004, vol. II:277).

Dentre as ocupações nesse período, o representante da SOAPHA menciona o Arquivo Histórico Ferroviário, o Museu da Companhia Paulista, o acervo da Biblioteca da FEPASA e, como sede da Secretaria de Educação e Cultura de Jundiaí, o edifício principal frequentado por grupos culturais de dança e teatro. Ademais, cita também quatro galpões das antigas oficinas ocupados com instalações gerais das Secretarias de Transporte e de Obras do Município, além de outros quatro galpões alugados para a multinacional espanhola CAF do Brasil S.A. Vale apontar ainda que três das antigas oficinas acolhiam vagões e máquinas antigas, enquanto outras duas eram utilizadas como estacionamento. O antigo Galpão do Almojarifado encontrava-se subdividido em oficina de reparos, depósito de móveis antigos, lanchonete e área livre para eventos. Também haviam dois edifícios ocupados pela Faculdade a ser implantada, outro edifício destinado a um curso para idosos, uma residência próxima ao prédio da escola infantil habitada por uma família, e ainda diversos outros prédios vazios (BORIN, 2002 in IPHAN, 2004, vol. II:277).

Nesse sentido, as discussões subsequentes se concentram na referida documentação indicada pela SOAPHA para tombamento, com fundos oriundos, além da CPEF, também da Estrada de Ferro Sorocabana, Araraquarense, Companhia Mogiana, dentre outras, se estendendo inclusive à documentação relativa a RFFSA. Tratando-se, portanto, de documentos antigos e outros recentes.

Em discussão ampliada pelo técnico Carlos Gutierrez Cerqueira em junho de 2002, julgou-se que o conhecimento que se tinha sobre tal documentação ainda era vago e, mesmo com sugestões relevantes apresentadas pela SOAPHA, ele ainda critica o fato de todos os documentos apresentados para o tombamento terem sido considerados sem o devido exame prévio sobre sua importância. Assim, o técnico sugere que seja indicada como merecedora de proteção legal apenas a documentação das antigas companhias férreas paulistas (CERQUEIRA, 2002 in IPHAN, 2004, vol. III:351).

Através de consulta a Escritura Pública é comprovada a compra das Edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro pela Prefeitura do Município de Jundiaí em

dezembro de 2001, período no qual tramitava, junto ao IPHAN, o estudo sobre o tombamento desses edifícios. A partir dessa informação, e com base nas discussões anteriormente relatadas, além do parecer da Conselheira Suzana Sampaio durante a 35ª Reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural do IPHAN, ficou decidido pelo tombamento do Conjunto de Edificações da CPEF. Nessa ocasião, definiu-se que o acervo móvel - composto por bens de natureza museológica, fotográfica e arquivística - não seriam integrados ao tombamento em virtude das poucas informações relativas à sua identificação e localização.

Portanto, com a Portaria nº 663 de 5 de dezembro de 2002, o Ministro de Estado da Cultura, Francisco Weffort, homologa o tombamento do Conjunto de Edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, observada a condição de especial destaque conferida à Estação da antiga *São Paulo Railway Company* (IPHAN, 2004, vol. III, p. 368). Em publicação no Diário Oficial da União, Portaria Nº 132 de 31 de maio de 2004, o então Ministro de Estado da Cultura interino, João Luiz Silva Ferreira, ratificou a inclusão da Estação da SPR, retirando sua menção no tombamento em razão do pouco esclarecimento quanto ao seu vínculo com o Conjunto de Edificações da CPEF.

O Conjunto de Edificações da CPEF foi inscrito no Livro do Tombo Histórico – volume II – IPHAN, sob número de inscrição 570. Como perímetro da área de tombamento, ficou estabelecido a divisa da propriedade adquirida pela Prefeitura Municipal de Jundiaí à Rede Ferroviária Federal S. A., delimitada pelos contornos internos da Avenida União dos Ferroviários, Rua da Abolição, Rua Jorge de Lima, Rua Graff e Viaduto São João Batista, se estendendo até o Rio Jundiaí. A natureza da obra foi definida como Arquitetura Civil, situada na Avenida União dos Ferroviários, nº 1760, no centro de Jundiaí-SP, como propriedade do município. O conjunto ferroviário está inscrito sob o Processo Número 1485-T-2001, em caráter *Ex-officio*, com data de inscrição de 14 de junho de 2004. Trata-se de 34 edificações, com exceção de acervos móveis e da estação da SPR, que foram excluídos do processo (LIMA, 2005 in IPHAN, 2004, vol. III:185).

Figura 8. Conjunto de Edificações da CPEF (Complexo FEPASA) protegido pelo IPHAN.

CONJUNTO DE EDIFICAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO (COMPLEXO FEPASA) PROTEGIDO PELO IPHAN



LEGENDA

- Estação
- Edificações inexistentes
- Edificações existentes
- Perímetro de tombamento

Bing Satellite, 2019

100 0 100 200 300 400 m



Fonte: elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019 baseado no processo nº 1.485-T-2001 do IPHAN.

Em reunião ocorrida no dia 13 de maio de 2003, o Arquiteto Técnico da 9ª Superintendência do IPHAN, Mauro Bondi, solicitou junto à Prefeitura de Jundiáí a elaboração de um Plano Diretor para a utilização, conservação e valorização do inteiro conjunto e seu entorno. Nessa mesma ocasião, ficou definido o auxílio prestado pelo IPHAN na reformulação do projeto submetido pela Prefeitura de Jundiáí, direcionado à instalação da sede da Fundação Municipal de Ação Social (FUMAS). No plano também constava a cozinha industrial associada ao FUMAS, a qual seria inserida na antiga edificação de Tipografia da CPEF.

O Plano de Preservação das Oficinas da CPEF, elaborado pelo escritório Arquiteto Pedro Taddei e Associados S/C LTDA, foi aprovado pelo IPHAN em março de 2006. Nesse Plano constavam tópicos referentes ao histórico e descrição dos bens; usos da época e demandas nas Oficinas da CPEF; propostas direcionadas à implantação do Plano de Preservação das Oficinas da CPEF; além de diretrizes para os arredores do conjunto protegido.

O principal objetivo envolto no Plano de Preservação consistia em propor “usos adequados às edificações e pátios existentes, de maneira a assegurar condições para a conservação e a valorização das características originais dos bens” (Plano de Preservação das Oficinas da CPEF, 2006 in IPHAN, 2006). Tal Plano se estabelece a partir da realidade observada, durante o período, no conjunto tombado. A Prefeitura de Jundiáí, como administradora do Complexo FEPASA, atribuía a ele determinados usos, mas deixava de abarcar considerável parcela dos bens ferroviários. Visto isso, a proposta esteve voltada a “[...] buscar condições de uso que possibilitem a visitação pública, em horários e condições regulamentadas” (*Ibidem*, 2006).

A identificação de usos preexistentes nas oficinas da CPEF, um dos tópicos tratados no Plano de Preservação, foi subdividida entre “Edifício principal e anexos” e “Outros edifícios administrativos”. Em relação ao segundo caso, foi mencionada sua utilização como Administração da SETRANSP, onde originalmente funcionavam o refeitório, os escritórios, o arquivo, a administração, a biblioteca e o edifício principal da Faculdade de Tecnologia (FATEC) - situado nos antigos arquivos e escritório da cooperativa do Complexo FEPASA -, além da administração da FUMAS e do Centro de Educação e Lazer para Melhor Idade (CELCMI).

No que se refere aos “Edifícios principais”, destacou-se o uso de um prédio para a FATEC e os demais que se encontram sob responsabilidade da Secretaria de Cultura de Jundiáí. Determinados Galpões situados nas regiões sudeste e noroeste do conjunto

ferroviário eram, em partes, utilizados pela SETRANSP e pelo Museu da Companhia Paulista. Principalmente ao noroeste onde havia, no período do levantamento, utilizações voltadas para grupos de carnavais, realização de reuniões, ensaios, apresentações e depósito de materiais. Outra parcela desses galpões, por sua vez, não possuía usos atribuídos. As denominadas “Salas”, na parte central, estavam em partes abandonadas, enquanto outras parcelas eram utilizadas para atividades diversas, como administração do Complexo FEPASA e administração do Museu, salas de peças, biblioteca geral, escola de dança, grupo de teatro e grupo de ferromodelismo. Entre os “Edifícios anexos”, destacava-se o uso a partir do cadastro único realizado pela Secretaria de Assistência Social do Município (atual SEMADS).

Como “Demanda”, o Plano de Preservação do Conjunto da CPEF previa o abrigo do Museu, Arquivo Histórico, Secretaria da Cultura e espaço cultural multiuso; permanecendo, em parte, as oficinas ao sudeste das instalações da SETRANSP. De maneira geral, foram estabelecidos no Plano os usos que permaneceriam, como a Administração, o CELMI, a FATEC, a Administração da SETRANSP, a Cozinha Industrial da FUMAS, as Salas de aulas da FATEC e o Almojarifado da SETRANSP. Determinados edifícios, tais como a Administração ZUMBI (antigo grupo cultural na cidade) e os originalmente destinados à “Depósitos da cooperativa”, “Serviço Social e Ambulatório”, “Subestação e compressores desativados”, “Carpintaria e Fundição”, além de uma “Edificação arruinada”, serviriam para ampliação da FATEC. Os “Depósitos” utilizados pela SETRANSP seriam redirecionados à Guarda Municipal; os “Pátios” reutilizados como estacionamentos; enquanto “Outras edificações” seriam revertidas a instalações gerais como banheiro, quiosques, áreas verdes e residências para o zelador. Destaque ao uso previsto para a antiga Estação Ferroviária que, na época, estava sendo utilizada como moradia, mas logo, segundo o previsto no Plano, passaria a ser “Estação Turística”, assim como a Cabine de chaves até então desativada, na qual se pretendia instalar outro Museu (Plano de Preservação das Oficinas da CPEF, 2006 in IPHAN, 2006).

Sobre as condições do entorno, no referido documento, destacou-se a magnitude e variedade do conjunto de edificações, bem como sua localização nas proximidades do centro histórico do Município, em área amplamente povoada. Considerada a posição do conjunto, compreendeu-se que o espaço construído “[...] sugere um aproveitamento diversificado, que atenda as funções urbanas centrais, preferencialmente sinérgicas entre si e compatíveis com a recuperação e a preservação de suas características originais” (*Ibidem*, 2006). Segundo consta no Plano, as demandas levantadas pelo escritório Arqui-

teto Pedro Taddei e Associados S/C LTDA, foram discutidas em conjunto com a Prefeitura de Jundiaí, enquanto administradora do Complexo FEPASA, e demais usuários autorizados, como a FATEC, a CELMI e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Cabe mencionar que no período de elaboração do Plano, a CPTM tinha particular interesse nas naves de oficinas de locomotivas de tração elétricas, situadas na extremidade norte do conjunto. Nessa situação, era prevista, nesse local, a instalação de serviços centrais de operação e manutenção do Expresso Turístico da CPTM. O Expresso Turístico atualmente existe, entretanto, as naves não foram utilizadas conforme o esperado.

O Plano de Preservação proposto foi contemplado na criação de um Parque Municipal de Interesse Histórico, com rubrica orçamentária, administração e regulamento de usos e conservação. Segundo consta no documento em questão, essa proposta de Parque abrangeria o conjunto tombado e o seu entorno, atuando na melhoria dos acessos e equipamentos de apoio ao público. Quanto aos acessos, esteve proposta nas estratégias do denominado Parque Municipal de Interesse Histórico, a recuperação dos trilhos através da implantação de um circuito turístico com destino final na Estação da Companhia Paulista. Nos dias atuais, o principal acesso para pedestres ocorre na entrada em frente aos edifícios centrais, na Avenida União dos Ferroviários, perpendicular à Rua São Bento no Centro de Jundiaí.

ANÁLISE DA PROTEÇÃO DO COMPLEXO FEPASA EM COMPARAÇÃO ÀS DIRETRIZES DE PRESERVAÇÃO

De maneira específica, esta análise colaborou no cumprimento de diferentes objetivos que compõem a investigação prevista ao Complexo FEPASA em Jundiaí-SP, uma vez que as diretrizes de preservação fundamentam as análises previstas ao cumprimento do objetivo principal. Inicialmente, levantou-se a condição de preservação dos bens protegidos, por meio de análise do processo de tombamento vinculado ao Conjunto de Edificações da CPEF. Através deste aprofundamento foi possível verificar determinados usos originalmente atribuídos, bem como os preexistentes no conjunto ferroviário tombado. Para este capítulo a análise foi cotejada em função de determinados temas intrínsecos ao objetivo geral proposto nesse estudo, tais como: patrimônio industrial ferroviário; preservação; conservação; reutilização; planejamento e gestão; entorno e paisagem; e participação da comunidade. O aprofundamento desses temas foi realizado através de discussões presentes em recomendações internacionais para a conservação do patrimônio, realizando-se o exame de seis cartas patrimoniais: Normas de Quito (1967);

Declaração de Amsterdã (1975); Recomendação de Nairóbi (1976); Carta de Burra (1999); Carta de Nizhny Tagil (2003); Princípios de Dublin (2011); e Carta de Riga (2005).

Referente ao primeiro tema, patrimônio industrial ferroviário, percebe-se a conceituação específica proposta na Carta de Nizhny Tagil (2003), nos Princípios de Dublin (2011) e na Carta de Riga (2005), no qual apresentam características singulares que o definem como tal. Neste caso, a concepção desses remanescentes da industrialização, dentre as variações presentes em cada carta patrimonial, é proposta através de uma série de elementos que exemplificam a realização da atividade industrial em espaços especificamente formulados para atender a demanda da industrialização, de maneira, inclusive, a influenciar na conformação de seu entorno e paisagem. Subentende-se que o Complexo FEPASA seria um conjunto que se enquadra em tal definição, uma vez que se trata de um ambiente construído para comportar a atividade ferroviária em ascensão no fim do século XIX no interior do estado de São Paulo, especificamente na cidade de Jundiaí, através da CPEF. Apesar disso, em momento algum é identificado no processo de proteção vinculado ao Complexo FEPASA seu entendimento como patrimônio industrial ferroviário. Tal compreensão influenciaria em medidas específicas a essa tipologia de patrimônio, em primeiro momento, no que se refere às valorações percebidas no patrimônio industrial, o que influencia na compreensão de medidas específicas vinculadas a sua conservação, reutilização e integração ao meio no qual se insere.

Identificou-se que determinadas valorações como a histórica, arquitetônica, social e tecnológica, valores intrínsecos ao patrimônio industrial, foram parcialmente abrangidas como justificativa pelo corpo técnico para a proteção do Complexo FEPASA. No entanto, conforme observado no processo de tombamento do conjunto ferroviário, tais valores não foram considerados na aplicação de práticas efetivas para sua conservação e usos a ele adotados na atualidade. Determinados elementos que exemplificam o valor histórico do conjunto como os documentos relativos à atividade ferroviária nele exercida; os maquinários como remanescentes que determinam os avanços da tecnologia empregada (vide Figuras 9. e 10.); assim como os edifícios de passageiros como registro da memória dos sujeitos usuários do transporte ferroviário, não foram abarcados na proteção proposta ao Complexo FEPASA pelo IPHAN. O que segue em desacordo com o recomendado nos Princípios de Dublin (2011), no que diz respeito à relevância de se preservar tais elementos que atuam frente à compreensão desse tipo de con-

junto como espaço da industrialização, neste caso, vinculados ao desenvolvimento do transporte ferroviário.

Figura 9. Equipamentos em oficina do Complexo FEPASA não inclusos no tombamento.



Fonte: Milena Meira da Silva, 2018.

Figura 10. Estrutura de suporte à manutenção de locomotivas não inclusa no tombamento.



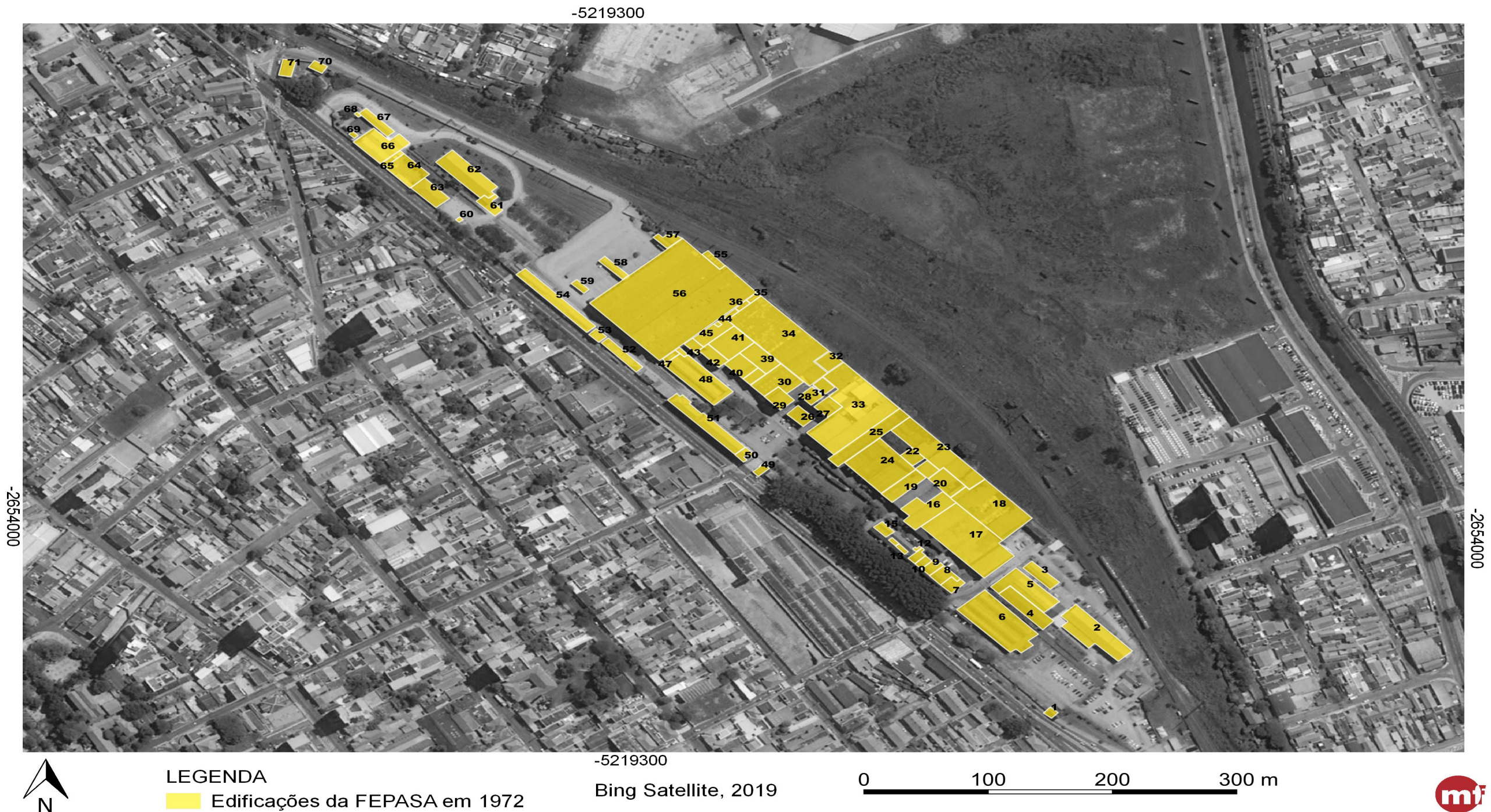
Fonte: Milena Meira da Silva, 2018.

Em relação às recomendações propostas para a preservação do patrimônio, verificou-se no processo de tombamento que não houve qualquer menção a integração desse objetivo junto aos planos urbanísticos desenvolvidos no município de Jundiaí. De maneira específica, o IPHAN considera apenas o entorno imediato vinculado ao Complexo FEPASA, no qual atua a fim de evitar construções de elementos que gerem impactos diretos ou afetem a visualização da composição do conjunto protegido. Não cabe ao órgão de proteção atuar como gestor do espaço, no entanto, determinadas diretrizes por ele apresentadas colaborariam para a intersectorialidade na gestão das políticas públicas de bens tombados. Em partes verifica-se a composição de uma equipe multidisciplinar no corpo técnico do IPHAN, no entanto, na atuação dessa equipe no decreto de proteção considerou-se apenas a preservação da estrutura física das edificações, não se atentando ao maquinário, aos valores, aos bens móveis e intangíveis vinculados ao complexo ferroviário. A consideração desses elementos é algo previsto em TICCIH (2003) e ICOMOS (2011), assim como a prevista manutenção do espaço a fim de conservar sua condição, qualidade e memória existente, questão destacada em FEDECRAIL (2005).

No que diz respeito à conservação, a Declaração de Amsterdã (1975) prevê o desenvolvimento de incentivos fiscais, pesquisas e programas de financiamento e educação ao patrimônio. Tal ação se encontra direcionada ao âmbito da gestão do espaço, portanto, dirigida a Prefeitura de Jundiaí em seu caráter de gestor, e não necessariamente sendo tarefa atribuída ao IPHAN como órgão responsável pela proteção do Complexo FEPASA. Questões diretamente associadas à tipologia do patrimônio industrial ferroviário, tais como, a conservação de evidências das transformações de como as pessoas fabricavam objetos, a preservação da integridade funcional do espaço industrial, assim como a não extração do maquinário, conforme recomenda TICCIH (2003), ICOMOS (2011) e FEDECRAIL (2005) não foram diretamente abordadas na proteção e métodos de conservação propostos pelo IPHAN. Isso se deve, em partes, as administrações anteriores a Prefeitura de Jundiaí que não se atentaram a permanência de tais elementos, a exemplo do maquinário, questão essa que inclusive motivou a solicitação do estudo de tombamento do Complexo FEPASA. Quanto à documentação proposta pelo IPHAN aos elementos que compõe o conjunto ferroviário em questão, percebe-se sua inadequação à realidade observada no complexo, uma vez que o órgão de preservação considerou na inventariação do conjunto ferroviário apenas 34 (vide Figura 8.) dos 72 elementos que identificamos no Complexo FEPASA, conforme se nota no mapa apresentado a seguir:

Figura 11. Edificações existentes identificadas pela FEPASA em 1972.

CONJUNTO DE EDIFICAÇÕES RELACIONADO PELA FEPASA EM PLANTA DE 1972



Verifica-se que na inventariação realizada pelo IPHAN diversos edifícios foram considerados como componentes de um mesmo elemento, o que prejudica na compreensão da função específica desenvolvida em cada edificação. Ademais, deixou-se de considerar outros relevantes elementos que atuaram na execução da atividade ferroviária presente no Complexo FEPASA. Em relação ao instrumento de inventário aplicado ao patrimônio industrial, Kühl (2008) menciona que tal inventariação é atribuída ao campo da arqueologia industrial, sobretudo devido às peculiaridades dessa disciplina. De acordo com a autora, quando se fala em patrimônio industrial, pressupõe-se que tal inventariação tenha sido anteriormente realizada sobre uma concepção multidisciplinar. No entanto, percebe-se que, no Brasil, esse instrumento tende a ser aplicado diretamente no âmbito da preservação, frequentemente deixando de abarcar aspectos mais abrangentes para a devida identificação desses bens. Desse modo, em comparação a um processo de ampla identificação do patrimônio industrial, nota-se na inventariação realizada pelo IPHAN uma identificação mais limitada dos elementos ferroviários encontrados no pátio. Em função disso não se pode agregar medidas específicas de preservação.

Referente à reutilização do patrimônio, cartas patrimoniais como a Declaração de Amsterdã (1975) e a Recomendação de Nairóbi (1976) enfatizam a relação intrínseca entre o valor cultural e o valor de utilização. Nesse contexto, considera-se que ambos os valores tende a estar inter-relacionados, isso, porque, somente o valor cultural por si só não se sustenta, devendo ser atribuídos usos de interesse direto a comunidade, de maneira a atender suas necessidades cotidianas. TICCIH (2003) recomenda a manutenção do patrimônio industrial a fim de manter os padrões originais de circulação, representando os usos anteriores e com controles legais sobre o uso. Neste caso o IPHAN tem atuado no Complexo FEPASA fazendo justamente o controle dos usos a serem adotados ao conjunto ferroviário, no qual todos os usos a ele propostos passam pela aprovação no órgão de preservação. No entanto, percebe-se nos usos na atualidade, que por mais que se preserve a espacialidade interna das edificações, pouco se nota em relação aos usos originalmente estabelecidos no Complexo FEPASA em tais usos propostos ao conjunto no período atual. O uso originalmente estabelecido no conjunto, em grande parte só é notado nos edifícios nos quais não houve quaisquer atribuições de uso, onde se mantém parte do maquinário que possibilita atentar-se ao fato de que se trata de edifícios da industrialização. O uso compatível com as características originais do complexo industrial ferroviário é atendido pelo órgão de proteção na medida em que é prezada a intervenção mínima. Além disso, ainda em relação ao uso, a apresentação do conjunto através do

turismo e a interpretação do espaço através da educação patrimonial, conforme recomenda a maioria das cartas patrimoniais consultadas, somente é realizado em ações específicas promovidas pela atual administração. Mas ainda assim, parte considerável do conjunto não tem quaisquer usos atribuídos, o que interfere consideravelmente em sua conservação.

Na questão do planejamento e gestão, mais uma vez cabe enfatizar a constante recomendação da integração do objetivo de conservação do patrimônio integrado às políticas urbanísticas e físico-territoriais estabelecidas no âmbito urbano do conjunto industrial ferroviário em questão, conforme recomendado pelo Conselho da Europa (1975) e pela UNESCO (1976). Nesta situação, pouco se nota a menção de tal integração no processo de proteção estabelecido ao Complexo FEPASA pelo IPHAN. Medidas específicas acerca de políticas de auxílio financeiro e administrativo ao complexo ferroviário são, em grande parte, desenvolvidas pela sua gestão atual realizada pela Prefeitura de Jundiaí - questão que será retomada em capítulo subsequente.

No tema entorno recomenda-se nas cartas patrimoniais consultadas a conservação das áreas do entorno que incidam sobre o patrimônio protegido. No processo de proteção atribuído pelo IPHAN ao Complexo FEPASA observa-se a descrição da delimitação da área protegida, de maneira a estender a atuação do órgão de proteção também ao entorno imediato do bem protegido. Dessa maneira, notaram-se nos anexos do processo de tombamento diversas solicitações de interessados em construir no entorno do Complexo FEPASA para a análise e posterior permissão ou não do órgão quanto a essas novas construções. Em relação às estruturas sociais, econômicas, culturais e técnicas para além da zona circulante do conjunto protegido, em primeiro momento o IPHAN optou por incluir nesse aspecto a estação ferroviária da *São Paulo Railway Company*, compreendendo inicialmente que esse edifício teria relação com o conjunto ferroviário da CPEF. A influência da primeira ferrovia do estado de São Paulo nas atuações da CPEF é inegável. No entanto optou-se por não incluí-la à proteção atribuída aos remanescentes da CPEF devido ao pouco aprofundamento na justificativa de inclusão da mesma. Ademais, a própria estação da CPEF não foi incluída como um edifício protegido no processo de proteção atribuído ao Complexo FEPASA, sendo reconhecida apenas no entorno imediato do conjunto ferroviário. Os demais aspectos relativos ao entorno serão retomados em capítulo específico a esse tema nesta investigação.

Em relação à paisagem, como a própria definição proposta pelo TICCIH (2003) e ICOMOS (2011) supõe, essa é praticamente entendida como inclusa na percepção do

que se entende por patrimônio industrial. No entanto, e consideradas as restrições orçamentárias e de recursos humanos de atuação do IPHAN, o Complexo FEPASA foi protegido na categoria de conjunto em contrapartida a categoria de paisagem que poderia abarcar as especificidades da atuação desse complexo industrial ferroviário no território. Entretanto, e conforme percebido em intercâmbio de investigação realizado no exterior,³ considera-se que atuações no campo de preservação do patrimônio industrial por meio da perspectiva paisagística não costumam ser ministradas e geridas por um único agente, mas sim por um conjunto de organizações que atuam no território, questão essa que também será retomada em item subsequente.

Finalizando a discussão proposta neste capítulo, no campo da participação cidadã nas ações de proteção, conservação, gestão, reutilização e difusão do patrimônio, inicialmente percebe-se a participação ativa da comunidade jundiaense na proteção do Complexo FEPASA. Identificou-se que a comunidade de Jundiaí tem atuado desde o início no processo de proteção e conservação do conjunto ferroviário. Antes de decretada a proteção, e em período no qual não havia no Complexo FEPASA quaisquer utilizações após a desocupação das edificações por parte da antiga administrado RFFSA, parcela do conjunto passou a ser ocupada por grupos culturais existentes no município. Em meio a isso, a própria solicitação de proteção partiu de uma associação interessada na temática de preservação do patrimônio de Jundiaí, a SOAPHA. O envolvimento de associações interessada na preservação desses bens para a devida contribuição na conservação do patrimônio é uma ação prevista em ICOMOS (1999). A própria SOAPHA colaborou na identificação inicial das edificações na fase de estudo para a proteção do Complexo FEPASA.

A participação da comunidade nos planos previstos pela atual gestora do conjunto industrial ferroviário, assim como a apreciação do público têm sido ações previstas pela Prefeitura de Jundiaí no papel de gestora do espaço. Ainda, o uso público do conjunto, mesmo com obstáculos de acesso, tem sido outro ponto abordado na utilização atualmente atribuída ao complexo protegido, assim como determinadas associações que prezam pela permanência da memória ferroviária incidente no espaço. Demais aspectos relacionados às políticas públicas, gestão e os usos atribuídos ao Complexo FEPASA serão aprofundadas no capítulo a seguir.

³ (BEPE – FAPESP/Processo 2018/00569-7), realizada entre outubro de 2018 e janeiro de 2019 na *Universidad de Málaga* (Espanha) sob orientação da professora Dra. María Isabel Alba Dorado, com o objetivo de aprofundar no conhecimento sobre o registro da paisagem industrial com uso de ferramenta SIG.

CAPÍTULO II – USOS E POLÍTICAS PÚBLICAS INCIDENTES NO COMPLEXO FEPASA

PLANOS DIRETORES

O Art. 216 da Constituição Federal de 1988 institui como “patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira” (BRASIL, 1988: 216). Conforme estabelecido em Brasil (1988: 216), tais bens podem ser representados através de formas de expressão; modos de criar, fazer e viver; criações científicas, artísticas e tecnológicas; obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; e os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. Desse modo, cabe ao poder público, em conjunto com a comunidade, a proteção do patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. Cabendo especificamente à administração pública, na forma da lei, a gestão da documentação governamental e as providências para franquear sua consulta a quantos dela necessitem. A lei estabelecerá incentivos para a produção e o conhecimento de bens e valores culturais. (BRASIL, 1988: 216).

Percebe-se na Constituição Federal de 1988 a ênfase na preservação do patrimônio como ação conjunta entre o Estado e a Sociedade, incentivado através de instrumentos públicos direcionados a esses fins. Entre os diversos instrumentos previstos para o planejamento público de cidades, relacionado a seu patrimônio histórico, ou ao meio urbano em sua plenitude, destaca-se o Estatuto da Cidade. Como lei que institui “normas de ordem pública de interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental” (BRASIL, 2001, p. 1), o Estatuto da Cidade estabelece diversos objetivos para alcançar tal finalidade. Para o intuito desse capítulo destacam-se dois desses objetivos: o V, que diz respeito à “oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais”; e o XII sobre a “proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico”. Ambos objetivos se relacionam ao âmbito do planejamento urbano, no qual, em sua conjuntura conformam o que se estabelece na Declaração de Amsterdã (1975) por meio da vertente de um planejamento integrado.

A fim de atender aos requisitos desta Lei, nela está prevista uma série de instrumentos da política urbana, sendo, os planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento social; o planejamento a nível regional, de aglomerações urbanas e microrregiões; e o planejamento municipal, definidos por: a) plano diretor; b) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo; c) zoneamento ambiental; d) plano plurianual; e) diretrizes orçamentárias e orçamento anual; f) gestão orçamentária participativa; g) planos, programas e projetos setoriais; h) planos de desenvolvimento econômico e social.

Neste estudo nos centramos nessas diferentes escalas de instrumentos para o planejamento urbano mencionadas no Estatuto da Cidade, mas em especial no relativo ao planejamento municipal. Esses diferentes âmbitos de compreensão do território são considerados nos estudos relativos a paisagem, conforme disposto no capítulo subsequente. Considera-se para o aprofundamento atribuído ao Complexo FEPASA, objeto deste estudo, a escala local, que engloba o conjunto ferroviário e seu entorno, mas abarcado nas políticas públicas verificadas em escala urbana. Para a finalidade de planejamento desde o âmbito urbano, no Artigo IV do Estatuto da Cidade são previstos institutos jurídicos e políticos, conformados, dentre outros fatores por limitações administrativas, tombamento de imóveis ou de mobiliários urbano e instituição de zonas especiais de interesse social.

Para o aprofundamento proposto ao Complexo FEPASA em Jundiaí-SP optou-se por analisar as disposições gerais e relativas ao tema patrimônio nos dois últimos Planos Diretores do Município, publicados nos anos 2012 e 2016. Nesse sentido o foco foi o instrumento de Zoneamento estabelecido em tais planos, a fim de identificar a compreensão do conjunto ferroviário na espacialização empregada no plano municipal. Ademais, considerou-se também consulta a lei que constitui a política municipal de proteção do patrimônio histórico-cultural de Jundiaí, a Lei Complementar 443/2007.

O Plano Diretor Estratégico de 2012 foi elaborado pela Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente da Prefeitura de Jundiaí, por meio da Lei nº 7.857/2012, publicada em 18 de maio de 2012. No Capítulo I referente à conceituação, no Artigo 2 se define que “o Plano Diretor Estratégico é instrumento global e estratégico da política de desenvolvimento do Município, determinante para todos os agentes públicos e privados que nele atuam” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Cap. I, Art. 2). Em vista disso, cabe ao Plano Diretor Estratégico a definição da política de desenvolvimento do Município; a função social da propriedade; as políticas públicas do Município; o plano urba-

nístico-ambiental e territorial; e a gestão democrática. No Artigo 10 do Capítulo III compreende-se que a Política Territorial do Município se compromete em obedecer à diretriz de “proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, urbanístico, paisagístico e arqueológico” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Cap. III, Art. 10).

No Artigo 12 do Plano Diretor Estratégico é estabelecido que a função social da propriedade urbana deveria subordinar-se às exigências fundamentais de ordenação da cidade previstas no próprio Plano, e na Lei específica de Uso e Ocupação do Solo, que compreende, dentre outros fatores, “a melhoria da paisagem urbana, a preservação dos sítios históricos, dos recursos naturais e, em especial, dos mananciais de abastecimento de água do Município” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Cap. IV, Art. 12: IV). Na seção V referente à Cultura, como política diretamente relacionada aos bens protegidos da cidade, cabe destacar alguns trechos de interesse a esta investigação. No Artigo 42 se estabelece como diretrizes da Cultura:

I – Democratizar o acesso aos bens históricos, culturais, materiais e imateriais do Município; II - conceber a cultura como instrumento de integração da população em geral; III - tornar a cidade referência na promoção de eventos culturais nos diversos segmentos artísticos; IV - promover a utilização dos equipamentos municipais e espaços públicos como mecanismo de descentralização e universalização da atividade cultural; V - assegurar o acesso de toda a população aos espaços culturais do Município, promovendo a adequação física de suas instalações; VI - promover a preservação e conservação do Patrimônio Cultural do Município através do Centro de Memórias; VII - resgatar a história local, por meio de ações desenvolvidas nos museus e bibliotecas; [...] XI - incentivar e fomentar a participação pública e privada no financiamento de projetos culturais. (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Cap. II, sessão V, adaptado).

Para alcançar tais objetivos, foram definidas no Artigo 43 as ações previstas pela Política Municipal da Cultura, das quais se destacam: a necessidade de reorganização do Conselho Municipal de Cultura (COMPAC), com a participação de todos os segmentos culturais; a criação de sistemas de identificação dos bens móveis e imóveis tombados e áreas históricas; o papel de informar e orientar a população, através de campanhas, sobre patrimônio cultural, incentivando, assim, sua fruição e preservação; e a revitalização de edifícios públicos de interesse histórico, por meio de utilização, para finalidade adequada à sua preservação e valorização, incentivando ainda as revitalizações de edifícios privados através de ações eficazes.

Em relação à Urbanização e Uso do Solo, o Artigo 86 descreve como objetivos da Política de Urbanização e Uso do Solo, dentre outros, o estímulo à diversidade e in-

tegração de usos, atendendo aos padrões de usos estabelecidos, e de outros usos compatíveis de acordo com cada área; a adequação da urbanização às necessidades decorrentes de novas tecnologias e modo de vida; possibilitar a ocorrência de tipologias arquitetônicas diferenciadas e facilitar a reciclagem das edificações para novos usos (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Cap. III, sessão II). Nesse sentido destaca-se como diretrizes no Artigo 87: X - a atualização, modernização e manutenção de um sistema de informações georreferenciados, com dados sobre parcelamento, uso do solo e edificações para subsidiar a gestão do uso e ocupação do solo; XIII - o estabelecimento de parâmetros que facilitem a reciclagem das edificações para novos usos.

O Complexo FEPASA compreendido como espaço público pode ser inserido no apresentado na Subseção IV referente às Áreas Públicas. Nas políticas direcionadas a essas áreas são definidos como objetivos o planejamento da implantação dos equipamentos sociais de acordo com a demanda atual e projetada, com a infraestrutura, o acesso, o transporte e demais critérios pertinentes; a integração dos espaços públicos com o entorno, promovendo em conjunto com os órgãos competentes, os tratamentos urbanísticos e de infraestrutura adequados; a otimização do uso das áreas públicas para cumprimentos das funções sociais da cidade; e a criação de espaços destinados às atividades de associações de cultura popular (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Cap. III, subseção IV). Nesse sentido, também há recomendações especificamente voltadas ao patrimônio histórico e cultural de Jundiaí, vertente na qual o Complexo FEPASA se insere.

No Artigo 100 da Subseção V relativa ao Patrimônio Histórico e Cultural, tal Patrimônio é considerado desde o ponto de vista do meio ambiente, entendido como o conjunto de bens existentes no Município de Jundiaí, podendo ser de domínio público ou privado, “[...] cuja proteção ou preservação seja de interesse comum, quer por sua vinculação histórica, quer por seu valor natural, cultural, urbano, paisagístico, arquitetônico, arqueológico, artístico, etnográfico e genético” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Cap. III, subseção V). Como diretrizes para o Patrimônio Histórico e Cultural o Plano Diretor Estratégico de Jundiaí do ano de 2012 estabelece:

I - a elaboração de normas para a preservação de bens culturais, vegetação significativa e referências urbanas; II - a revitalização de áreas públicas de interesse do patrimônio histórico, artístico e cultural; III - a preservação e a identidade dos bairros, valorizando as características de sua história, sociedade e cultura; IV - a disponibilidade das informações sobre o patrimônio histórico-cultural à população; V - a sensibilização da opinião pública sobre a importância e a necessidade de preservação de seu patrimônio; VI - o incentivo à fruição e ao uso pú-

blico dos imóveis tombados. (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Cap. II, sessão II, subseção V, Art. 102).

A fim de alcançar tais diretrizes, no Artigo seguinte são dispostas as ações estratégicas da política do Patrimônio Histórico e Cultural, subdivida em treze Artigos: I – definição de políticas especiais para proteger bens culturais, vegetação significativa e referências urbanas; II – revisão e segmento do Inventário de Proteção ao Patrimônio Artístico Cultural (IPPAC) e processos de tombamento municipal existentes; III – controle da interferência visual nas áreas envoltórias de imóveis preservados; IV - elaborar estudos e fixar normas para as áreas envoltórias de bens tombados; V – incentivo da preservação do patrimônio por meio de mecanismos de transferência de potencial construtivo e política de financiamento de obras; VI - criar mecanismos de captação de recursos em áreas de interesse histórico ou cultural; VII – incentivo à participação e à gestão da comunidade na pesquisa, identificação, preservação e promoção do patrimônio histórico, cultural, ambiental e arqueológico; VIII - organizar sistema de informações e divulgação da cultura e história do Município; IX - instalar centros de memória dos bairros, favorecendo a preservação de sua identidade, história e cultura; X – regulamentar, em lei específica, os critérios de intervenção no Polígono de Proteção do Patrimônio Histórico; XI - criar um perímetro englobando o Polígono de Proteção do Patrimônio Histórico, as áreas de influência e os bens tombados do Complexo FEPASA e Solar do Barão; XII - conceder incentivos fiscais vinculados à preservação dos imóveis tombados ou inscritos no IPPAC; XIII - criar Departamento de Patrimônio Histórico e Cultural, vinculado à Secretaria Municipal de Cultura, capacitado a implementar as políticas de proteção aos bens imóveis e móveis do Município (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Cap. II, sessão II, subseção V, Art. 103).

De modo complementar e diretamente associado aos objetivos deste estudo, cabe destacar a Subseção VI relativa à Paisagem Urbana. No Artigo 104 são descritos como objetivos da Política de Paisagem Urbana: I - garantir o direito do cidadão à fruição da paisagem; II - garantir a qualidade ambiental do espaço público; III - garantir a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos, públicos e privados, pelo cidadão; IV - assegurar o equilíbrio visual entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana; V - favorecer a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano; VI - disciplinar o uso do espaço público pelo setor privado, subordinando-o a projeto urbanístico previamente estabelecido (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Cap. II, sessão II, subseção V, Art. 104). Para o cumprimento de

tais objetivos, estabelece como diretrizes: I - a criação de instrumentos técnicos, institucionais e legais de gestão da paisagem urbana; II - ordenamento dos elementos componentes da paisagem urbana, garantindo ao cidadão a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos, públicos e privados; III - a garantia da participação da comunidade na identificação, valorização, preservação e conservação dos elementos significativos da paisagem urbana; IV - a implementação de programas de educação ambiental visando conscientizar a população a respeito da valorização da paisagem urbana como fator de melhoria da qualidade de vida (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Cap. II, sessão II, subseção V, Art. 105).

Finalizando os Artigos de interesse direto a esta investigação presentes no Plano Diretor Estratégico do Município de Jundiaí do ano de 2012, destacam-se a seguir as ações estratégicas ainda no campo da Política de Paisagem Urbana, subdividida em dois principais pontos: I – elaboração de normas e programas específicos para os distintos setores do Município considerando a diversidade da paisagem nas várias regiões que a compõem; II – elaboração de legislação que trate da paisagem urbana, disciplinando os elementos presentes nas áreas públicas, considerando as normas de ocupação das áreas privadas e a volumetria das edificações que, no conjunto, são formadores da paisagem urbana.

Um segundo documento estabelecido no Plano Diretor Estratégico de Jundiaí de 2012 é o referente ao instrumento de Política Urbana do Município, o Zoneamento. De modo geral esse instrumento é estabelecido com a finalidade de promover a qualidade de vida da população, por meio do planejamento urbano e rural integrado às políticas públicas, prevendo, em seus Artigos, uma série de objetivos direcionados a esse propósito. Dentre os diversos objetivos dispostos nesse instrumento destacam-se como interesse direto deste estudo, além do I relativo à promoção da qualidade de vida à população, também os VI, VII e VIII voltados, respectivamente à: “Preservação da escala da cidade e de seus valores naturais, culturais, paisagísticos, arquitetônicos e arqueológicos; Compatibilização das políticas de incentivo à preservação do patrimônio natural, cultural, arquitetônico e arqueológico; Participação da comunidade na gestão urbana” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Zoneamento, Cap. I, sessão I, Art. 1).

No Capítulo II referente ao Zoneamento do Território, especificamente na Seção I que diz respeito ao Macrozoneamento, a Macrozona é definida como “[...] a divisão do território do Município em função de características específicas de urbanização e ruralidade, sendo delimitada por vias, logradouros públicos, acidentes topográficos, cursos

d'água e divisas de terreno [...]” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Zoneamento, Cap. II, sessão I, Art. 4). A Macrozona é subdividida entre Macrozona Urbana e Macrozona Rural. E em meio a isso, o Zoneamento se estabelece como a “[...] a subdivisão das Macrozonas através da criação de zonas específicas com adensamentos diferenciados, visando estabelecer a melhor forma de utilização de cada região e a ordenação do crescimento da cidade” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Zoneamento, Cap. II, sessão II, Art. 6).

As Macrozonas são classificadas em cinco tipos: Zona de Conservação Ambiental Urbana (ZCAU); Zona Residencial (ZR); Zona de Interesse Público (ZIP); Zona de Serviço e Comércio (ZS); e Zona Industrial (ZI). A área na qual o Complexo FEPASA está situado é compreendida neste Zoneamento estabelecido na Lei nº 7.858/2012 na ZS na modalidade 2 (ZS2) “formada pelas áreas públicas ocupadas por parques, cemitérios, terminais de transporte coletivo, rodoviária, aeroporto, centro administrativo e pelo Paço Municipal, e por áreas de particulares com densidade demográfica bruta máxima de 240 hab./ha [...]” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Zoneamento, Cap. II, sessão III, Art. 11). Acredita-se que essa classificação se deva ao fato de o Complexo FEPASA, desde sua aquisição pela Prefeitura de Jundiaí em meados de 2001, ser utilizado como sede de diversas secretarias públicas. Entretanto, apesar da classificação dessa zona ser realizada apenas em função da utilização que recebia no período, acredita-se que o que melhor caracteriza esse espaço seria sua concepção como Zona de Urbanização Específica (ZUE) uma subdivisão da ZIP. A ZUE envolve áreas de interesse público que requerem medidas específicas devido a suas características próprias, sendo essas medidas contempladas por “[...] planos, programas ou projetos específicos para sua urbanização, voltados às ações de requalificação urbana, de proteção histórica, urbanística, cultural ou ambiental e áreas resultantes de operações consorciadas” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Zoneamento, Cap. II, sessão III, Art. 10).

Apesar de no contexto desse Zoneamento estabelecido em 2012 o Complexo FEPASA não ser compreendido como uma ZUE, seu caráter como patrimônio protegido é abrangido na Lei Complementar 443/2007 referente à política municipal de proteção do patrimônio histórico – cultural de Jundiaí, que instaura o IPPAC, a ser tratada posteriormente neste item. A sessão VII do Zoneamento estabelecido no Plano Diretor Estratégico de 2012, diz respeito ao Polígono do Patrimônio Histórico. Nesse tema são instituídos dois Artigos, o 18 e 19. O Art. 18 destaca que “Os imóveis objeto de interesse de preservação inseridos no IPPAC, situados ou não no Polígono de Proteção do Pa-

patrimônio Histórico, constituem a ZUE, aplicando-se os índices e condições definidos para a zona em que o imóvel se encontra” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2012, Zoneamento, Cap. II, sessão VII, Art. 18). Apesar dessa concepção, o Complexo FEPASA só foi compreendido no Anexo I do Zoneamento com ZS2, não necessariamente indicado no mapa de Macrozoneamento Urbano como um polígono de proteção do patrimônio histórico, conforme se nota em mapa dispostos no item subsequente.

Os principais fatores que influem na desconsideração da área que compreende o Complexo FEPASA como uma ZUE se direciona às recomendações sobre recuos, por exemplo, nos quais, por se tratar de uma ZS2 o recuo lateral soma 2,00 metros; o recuo lateral mínimo de 0,00 metros; e o recuo de fundo de 4,00 metros. Tal recomendação segue parâmetros distintos aos direcionados às Zonas de Conservação Urbana, cujo recomendado segue 4,00 metros para o recuo lateral soma; 1,50 como recuo lateral mínimo; e 8,00 para o recuo de fundo. Tais discrepâncias seguem coexistindo nos Índices de Ocupação e Aproveitamento. Nesse caso, considera-se que, por se tratar de um patrimônio de relevância e valorações diversas, o Complexo FEPASA demandaria compreensão mais aprofundada de sua zona, para além do delimitado de acordo com os usos adotados em seus compartimentos na atualidade.

Para fins comparativos, a seguir serão detalhados os aspectos evidenciados no mais recente Plano Diretor direcionado ao Município de Jundiaí, de modo a visualizar os avanços na compreensão do Complexo FEPASA e seu entorno no contexto urbano. O Plano Diretor do Município de Jundiaí instituído pela Lei nº 8683 em 28 de junho de 2016 define a “Política de Desenvolvimento Territorial, as normas para a regulação do parcelamento, o uso e ocupação do solo e o Sistema de Planejamento e Gestão Territorial” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, I, Art. 1). Tem como objetivo, conforme disposto no Artigo 2, ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes. Um dos fatores reconhecidos como essenciais para a efetivação do direito à cidade se relaciona às “[...] condições de vida e ao patrimônio cultural e ambiental que constituem os bens comuns do Município e são necessários para: a) melhorar a qualidade de vida coletiva; b) promover o bem estar social; c) propiciar o desenvolvimento humano.” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, II, Art. 6).

Desse modo, reafirmando o papel do patrimônio histórico frente ao objetivo inicialmente posto no Plano Diretor de 2016, em seu Artigo 7 destaca-se, dentre os objetivos norteadores do Plano, a “II - proteção, promoção, recuperação e utilização adequada de bens e imóveis de interesse histórico cultural e do patrimônio cultural material e ima-

terial com valorização da memória social e da diversidade” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, II, Art. 7). Neste mesmo Artigo menciona-se a provisão habitacional de interesse social, articulada às infraestruturas urbanas básicas, relacionadas ao abastecimento, segurança alimentar, saúde, educação, lazer e cultura; dentre outras considerações. No que se refere ao Zoneamento estabelecido no Complexo FEPASA e seu entorno, verificou-se que a Macrozona predominante no conjunto ferroviário é a de Estruturação e Qualificação Urbana, compreendida em sua Subseção I como Zona de Reabilitação Central. “Art. 18. A Zona de Reabilitação Central, situada no centro e de ocupação mais antiga do Município, caracteriza-se pela alta taxa de urbanização, significativa saturação viária e elevada concentração de empregos, serviços e equipamentos” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, III, Cap. II, Art. 18). Como objetivos dispostos a essa Zona, destacam-se:

I - fortalecimento do caráter de centralidade municipal, respeitando o patrimônio histórico e cultural, otimizando a oferta de infraestrutura existente, renovando os padrões de uso e ocupação e fortalecendo a base econômica local; II - valorização das áreas de patrimônio cultural com a proteção e recuperação de imóveis e locais de referência da população da cidade, estimulando usos e atividades compatíveis com a preservação e sua inserção na área central; III - incentivo ao desenvolvimento de atividade turística, visando a valorização do patrimônio, bem como a sua preservação; IV - melhoria e complementação do sistema de mobilidade urbana; V - garantia de acessibilidade de pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida; VI - estímulo à provisão habitacional de interesse social para a população de baixa renda; VII - redefinição dos parâmetros de uso e ocupação do solo para qualificação dos espaços públicos e da paisagem urbana; VIII - regulação da produção imobiliária; IX - estímulo ao desenvolvimento de polos de economia criativa; X - ampliação, integração e valorização dos espaços livres de uso público. (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, III, Cap. II, Art. 19, adaptado).

O Zoneamento estabelecido no entorno imediato do Complexo FEPASA compreende a Subseção II - Zona de Qualificação dos Bairros; e Subseção VI - Zona de Desenvolvimento dos Corredores Urbanos. A Zona de Qualificação dos Bairros é situada justamente no entorno da Zona de Reabilitação Central do Município, Zona esta na qual o Complexo FEPASA é inserido no Zoneamento. A Zona de Qualificação dos Bairros “[...] se caracteriza pela alta taxa de urbanização, predominantemente residencial na maioria dos bairros, mas apresentando forte concentração de atividades de comércio e serviços e processo de verticalização descontrolado” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, III, Cap. II, Art. 20). Os objetivos previstos a essa zona se relacionam ao controle dos processos de adensamento construtivo; estímulo ao adensamento populacional

a áreas vazias; melhorias nas condições urbanísticas e sistema de mobilidade urbana; redefinição dos parâmetros de uso e ocupação do solo para qualificação dos espaços públicos; manutenção da população moradora; dentre outros objetivos.

A Subseção VI - Zona de Desenvolvimento dos Corredores Urbanos, conforme mencionado, também incide sobre o entorno do Complexo FEPASA na medida em que corresponde às áreas ao longo dos principais eixos viários da cidade. Para essas zonas são previstos os objetivos de estímulo para melhor aproveitamento do solo; regulação da produção imobiliária; qualificação da oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, a fim de atuar frente ao adensamento das vias; implantação de sistemas alternativos de transportes; redefinição dos parâmetros de uso e ocupação do solo; estímulo à provisão habitacional de interesse social para a população de baixa renda; garantia de espaço para a ampliação da oferta de serviços e equipamentos públicos; orientação para a produção imobiliária de forma a estimular a convivência entre espaços públicos e privados e entre usos residenciais e não residenciais (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, III, Cap. II, Art. 29, adaptado).

O Complexo FEPASA e determinadas áreas de seu entorno também estão enquadrados no Zoneamento do Plano Diretor de 2016 dentro de dois Zoneamentos especiais, sendo as Zonas Especiais de Interesse Histórico Cultural (ZEIHC), e as Zonas Especiais de Interesse Social II (ZEIS II). No caso da ZEIS II observa-se sua incidência em um pequeno trecho compreendido ao lado do conjunto em frente à via. As ZEIS II são compostas por “[...] áreas vazias, não utilizadas ou subutilizadas, adequadas à implantação de empreendimentos de Habitação de Interesse Social, em quaisquer das suas modalidades ou linhas de financiamento” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, III, Cap. III, Art. 40, adaptado).

As ZEIHC, cuja finalidade é a preservação e valorização do patrimônio histórico e cultural, são divididas em duas categorias: a ZEIHC 1 “composta pelos imóveis ou áreas tombadas por legislação municipal, estadual ou federal e aqueles que se encontram em fase de estudo de tombamento, bem como os imóveis pertencentes ao IPPAC”; e a ZEIHC 2 “composta por conjunto de imóveis, de domínio público ou privado, cuja proteção ou preservação seja de interesse comum, quer por sua vinculação histórica, quer por seu valor cultural, arquitetônico, arqueológico, artístico, paisagístico ou urbano” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, III, Cap. III, Art. 69). Ambas as ZEIHC incidem no Complexo FEPASA, seu entorno, e em elementos associados a CPEF demarcados no território, como a vila ferroviária. São objetivos específicos da ZEIHC:

I - promoção da preservação, conservação, restauro e valorização do patrimônio cultural, histórico, artístico e paisagístico do Município; II - preservação da identidade de bairros e áreas de interesse histórico e cultural; III - identificação e preservação de imóveis e lugares dotados de identidade cultural, religiosa e de interesse público; IV - desenvolvimento de infraestrutura de turismo nas áreas de interesse histórico e cultural; V - proteção e documentação do patrimônio imaterial, definido nos termos do Decreto Federal nº 3.551, de 04 de agosto de 2000; VI - potencialização da implantação e/ou da manutenção de atividades econômicas, turísticas, culturais e habitacionais condizentes com sua estrutura física. (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, III, Cap. III, Art. 70).

Para as ZEIHIC estão previstas uma série de restrições e cuidados específicos na realização de intervenções urbanísticas e arquitetônicas, conforme descrito no Artigo 71:

I - valorizar o conjunto urbano e as atividades econômicas, respeitando o acervo arquitetônico e urbanístico e promovendo sua incorporação a potenciais novos usos; II - diversificar os usos e a dinâmica de funcionamento de forma compatível com a preservação da memória da ZEIHIC; III - adequar e controlar a publicidade, a sinalização pública e qualquer elemento com interferência nas fachadas dos imóveis, de acordo com a legislação vigente; IV - garantir a desobstrução e a plena visibilidade de bens tombados e inscritos no IPPAC; V - facilitar o trânsito de pedestres com garantia da acessibilidade universal; VI - adequar a arborização urbana com espécies nativas, evitando-se o uso de espécies que causem interferência física ou visual nos bens, em conformidade com a legislação em vigor. (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, III, Cap. III, Art. 71).

Por fim, às ZEIHIC também é prevista a aplicação de determinados instrumentos e benefícios descritos no Artigo 72, tais como a transferência de potencial construtivo; direito de preempção; benefícios fiscais, a fim de fomentar atividades culturais, a ser regulamentado por legislação específica; simplificação de procedimentos para instalação, funcionamento e obtenção de autorizações e alvará necessários; e incentivos fiscais de Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) regulamentados por lei específica. Especificamente no que se refere à ZEIHIC 1, zona na qual o Complexo FEPASA se insere, o Artigo 73 estabelece como instrumentos para sua identificação e instituição a publicação do ato de tombamento municipal, estadual ou federal; a publicação e/ou notificação do proprietário do bem da decisão do COMPAC sobre a incorporação do bem ao IPPAC; e a publicação e/ou notificação do proprietário do bem sobre a abertura do processo de tombamento (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, III, Cap. III, Art. 73).

A ZEIHIC 2 é concebida por traçados urbanísticos e imóveis de elevada importância histórica, cultural e arquitetônica no centro da cidade. Em meio aos imóveis de

estimada relevância destacam-se as vilas operárias situadas no entorno do Complexo FEPASA, “[...] desenvolvidas entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX, e que apresentam características de traçado urbano, pavimentação, parcelamento do solo e gabarito diferenciados do restante da estrutura urbana da cidade” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, III, Cap. III, Art. 77). Entre essas vilas operárias destaca-se a identificação daquelas pertencentes a *São Paulo Railway Company* (SPR), nos arredores da Estação Ferroviária de Jundiaí; a Vila Argos, relacionada ao conjunto da indústria têxtil denominada Complexo Argos; e em especial a conhecida Vila FEPASA, compreendida no Plano Diretor de Jundiaí de 2016 como Vila Torres Neves, construída a fim de atender a demanda de moradia a funcionários da empresa ferroviária CPEF e posteriormente FEPASA em seu período de funcionamento. Para esses bens o Artigo 78 prevê uma série de medidas, tais como restrições para reformas, demolições e construções novas para os imóveis; parâmetros urbanísticos diferenciados das zonas em que estão inseridos; instrumentos de políticas urbanas; definição de penalidades; levantamento histórico e arquitetônico através de inventariação; programa de incentivo, conscientização e valorização do ambiente urbano de forma participativa (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, III, Cap. III, Art. 78).

Por fim, cabe mencionar o Capítulo 5 referente à Política Municipal de Proteção ao Patrimônio Histórico e Cultural. No Artigo 469 compreende-se que o patrimônio histórico e cultural é constituído pelo

[...] conjunto de bens materiais e imateriais – áreas, edificações, imóveis, lugares, paisagens, monumentos e manifestações culturais – existentes no Município de Jundiaí, de domínio público ou privado, cuja proteção ou preservação seja de interesse comum, quer por sua vinculação cultural ou histórica, quer por seu valor natural, urbano, paisagístico, arquitetônico, arqueológico, artístico, etnográfico e genético. (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, V, Cap. V, Art. 469).

São estabelecidos como objetivos da Política Municipal de Proteção do Patrimônio Histórico e Cultural: a preservação, proteção, conservação, restauração e valorização dos bens tangíveis, intangíveis, naturais ou construídos, considerados patrimônios ou referências históricas e culturais no âmbito municipal; preservação da identidade de bairros e áreas de interesse histórico e cultural; identificação, registro, valorização e possível proteção de bens e manifestações culturais; incentivo a participação social na pesquisa, identificação, proteção e valorização do patrimônio histórico e cultural; desenvolvimento de infraestrutura de turismo nas áreas de interesse histórico e cultural;

desenvolvimento e aplicação de programa de educação patrimonial (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, V, Cap. V, Art. 470).

A fim de alcançar tais objetivos, a política relativa ao Patrimônio Histórico e Cultural prevê uma série de diretrizes, nas quais se destaca: a elaboração de normas para a preservação de bens de valor histórico, cultural, natural e arquitetônico; a revitalização das áreas públicas de interesse do patrimônio histórico e cultural; a organização de um módulo referente ao Patrimônio Histórico e Cultural dentro do Sistema Integrado de Informações Municipais (SIIM); organizar a divulgação da vida cultural e da história do Município, a fim de sensibilizar a opinião pública sobre a importância e a necessidade de preservação de seu patrimônio; incentivar a fruição e o uso público dos imóveis tombados; assegurar o adequado controle da interferência visual nas áreas envoltórias de imóveis preservados; incentivar a preservação do patrimônio por meio de mecanismos de transferência de potencial construtivo; criar mecanismos de captação de recursos em áreas de interesse histórico e cultural, visando a sua preservação e revitalização e ações de educação patrimonial; conceder incentivos fiscais vinculados à preservação dos imóveis tombados, em processo de tombamento ou inscritos no IPPAC com características arquitetônicas históricas; estabelecer e consolidar a gestão participativa do patrimônio cultural (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, V, Cap. V, Art. 471).

Dentre as demais questões apresentadas no Plano Diretor de Jundiaí de 2016 relacionadas aos objetivos desta investigação, menciona-se como ação prioritária e investimento estratégico a implantação do Plano Diretor de Ocupação do Complexo FEPA-SA. Algumas versões anteriores de tal Plano encontram-se brevemente apontadas no primeiro capítulo desta investigação, nos quais estão associados ao processo de tombamento relativo ao conjunto ferroviário. Outra questão apresentada no Artigo 496 diz respeito à intenção de implantação do Sistema Municipal de Planejamento e Gestão com objetivos diversos, dentre os quais o de gerenciar e implantar sistemas em geoprocessamento unificado no SIIM, pelas Autarquias e demais Órgãos, de modo a garantir o georreferenciamento de informações. Por fim, como uma das destinações previstas de recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento Territorial (FMDT) cabe mencionar seu direcionamento a proteção e recuperação de bens e áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico, incluindo o financiamento de obras em imóveis públicos (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2016, VI, Cap. IV, Art. 516).

COMPARATIVA ENTRE OS PLANOS DIRETORES DE JUNDIAÍ RECENTES

A proposta desta sessão é através de análise comparativa entre os dois mais recentes Planos Diretores de Jundiaí, apontar as principais concordâncias e avanços nas políticas urbanísticas adotadas na cidade, como questões gerais apresentadas no Plano Diretor, especificamente no tocante ao Zoneamento da área compreendida pelo Complexo FEPASA e seu entorno. Inicialmente, em termos de definições gerais dispostas em cada Plano, verifica-se a menção ao patrimônio histórico como componente de interesse, seja através da ênfase na proteção, preservação e recuperação do patrimônio em suas amplas vertentes, conforme estabelece o Plano Diretor de 2012; ou sua compreensão como bens comuns do Município necessários a qualidade de vida, bem estar social e desenvolvimento humano, segundo apontado no Plano Diretor de 2016. Nesse caso, o avanço apresentado entre os Planos se direciona aos valores funcionais e de utilidade do patrimônio à sociedade, justificando o motivo pelo qual é necessário preservá-lo.

No Plano Diretor de 2012 há uma subseção dedicada ao tema paisagem urbana, relacionada a uma série de objetivos destacados do tópico anterior, assim como diretrizes para seu devido cumprimento. De modo geral, a paisagem tratada no Plano Diretor de 2012 considera a percepção do cidadão, visando garantir o acesso e interpretação da paisagem, atuando também na preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano. Em relação ao patrimônio, destaca-se sua percepção na política urbana mediante a identificação, preservação e promoção previstas por meio de uma série de instrumentos, como o IPPAC e a compreensão da área englobada no Zoneamento através de um Polígono de Proteção do Patrimônio Histórico. No Plano Diretor de 2016 o tema paisagem não recebeu aprofundamento específico, apenas breves menções no decorrer do texto.

Cabe destacar também o interesse verificado no Plano Diretor de 2012 na estruturação de informações georreferenciadas a fim de subsidiar a gestão do uso e ocupação do solo. Esse sistema, segundo o compreendido no Plano Diretor de 2012, englobaria a identificação também dos bens móveis e imóveis tombados, auxiliando em sua informação e orientação junto à população. Percebe-se no Plano Diretor de 2016 um caráter mais informativo e de maior proximidade à população, haja vista a criação de portal temático do Plano Diretor de 2016,⁴ inclusive com informações do Zoneamento geoespacializadas. As camadas que conformam o material geoespacializado estão disponíveis para *download*, no entanto, como material incompatível ao demandado por ferramentas SIG, sendo disponibilizados apenas em formato estático, demonstrando-se, portanto,

⁴ Vide <https://planodiretor.jundiai.sp.gov.br/>.

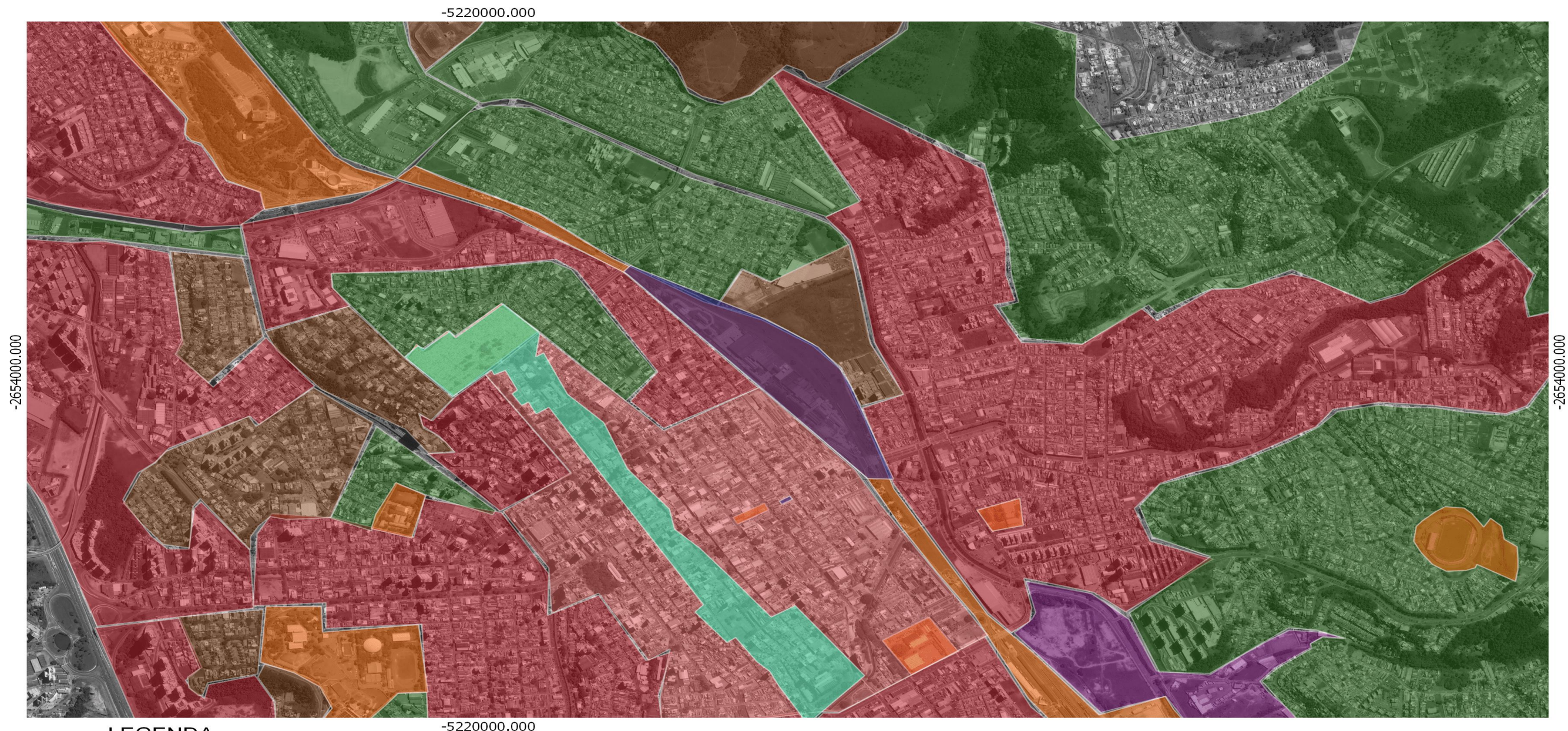
pouco dinâmico, questão aprofundada no Capítulo III deste estudo. Cabe também enfatizar a presença de um Plano Diretor de Uso e Ocupação do Complexo FEPASA, especificamente traçado e previsto no Plano Diretor de Jundiá de 2016.

Em relação ao tema Zoneamento e usos do solo, destaca-se no Plano Diretor de 2012 o objetivo de estimular a diversidade e integração de usos, possibilitando, inclusive, a ocorrência de tipologias arquitetônicas diferenciadas, facilitando também a reciclagem das edificações para novos usos. Tratando-se especificamente de áreas públicas, propõe-se a integração entre os espaços públicos e seu entorno, promovendo tratamentos urbanísticos e de infraestrutura adequados. Visto isso, cabe destacar em sequência os detalhamentos propostos no Plano Diretor de 2012 relacionados ao Zoneamento, que dentre os diversos objetivos dispostos a esse instrumento, se enfatiza a preservação da escala da cidade em seus distintos valores, a compatibilização das políticas de incentivo à preservação do patrimônio, assim como a participação da comunidade na gestão urbana. Nesse Plano, as Macrozonas são compreendidas em Zona de Conservação Ambiental Urbana; Zona Residencial; Zona de Interesse Público; Zona de Serviços e Comércio; Zona Industrial; sendo o Complexo FEPASA incluso na ZS na modalidade 2. Considerando-se o Zoneamento disposto à escala urbana, centralizada no Complexo FEPASA e seu entorno, apresenta-se a seguir mapeamento em escala 1:25.000 baseado no Zoneamento do Plano Diretor de Jundiá de 2012.

Em sequência deste, apresenta-se também o Zoneamento previsto no Plano Diretor de 2016. No Plano Diretor de 2016 o Complexo FEPASA e seu entorno é compreendido como Zona de Qualificação dos Bairros; Zona de Reabilitação Central do Município e Zona de Desenvolvimento dos Corredores Urbanos. Ademais, a área também conforma Zona Especial de Interesse Histórico e Cultural e Zona Especial de Interesse Social. Ou seja, prevalece em seu entorno imediato as áreas predominantemente residenciais, a área central na cidade, assim como áreas de vias públicas de interesse em investimento, a fim de elevar a capacidade dos sistemas de transporte coletivos. Também em seu entorno predominam as áreas vazias, não utilizadas ou subutilizadas definidas como ZEIS; bem como ZEIHC determinadas em função da proteção exercida a espaços de interesse comum, nos quais são englobados o perímetro de proteção do Complexo FEPASA, determinados elementos em seu entorno, e em especial, a vila ferroviária associada à CPEF. Logo, após o mapa de Zoneamento do Plano Diretor de 2012, é apresentado em sequência o mapa relativo ao Zoneamento previsto no Plano Diretor de 2016.

Figura 12. Zoneamento do Plano Diretor de Jundiaí de 2012.

ZONEAMENTO PLANO DIRETOR DE JUNDIAÍ (2012)



LEGENDA

- | | |
|--|---|
|  Bens Tombados |  ZR1 - Zona Residencial de Baixa Densidade |
|  Polígono de Proteção do Patrimônio Histórico |  ZR2 - Zona Residencial de Média Densidade |
|  ZS1 - Zona de Serviço e Comércio Central |  ZR3 - Zona Residencial de Uso Misto |
|  ZS2 - Zona de Serviços Institucionais |  ZI - Zona Industrial |

250 0 250 500 750 m

Bing Satellite, 2019

Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019 com base na Lei n. 7.757/2012.








Figura 13. Zoneamento do Plano Diretor de Jundiaí de 2016.

ZONEAMENTO PLANO DIRETOR DE JUNDIAÍ (2016)



LEGENDA

-  ZEIHC I - Bens Imóveis Tombados
-  ZEIHC II - Vilas Operárias
-  ZEIHC III - Polígono de Prot. do Pat. Histórico
-  ZEIS I - Áreas Consolidadas
-  ZEIS II - Áreas Vazias

-  ZE de Regularização Fundiária de Interesse Específico
-  Zona de Qualificação de Bairros
-  Zona de Desenvolvimento dos Corredores Urbanos
-  Zona de Reabilitação Central

Bing Satellite, 2019

500 0 500 1000 m



Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019 com base na Lei n. 8.683/2016.

Analisando comparativamente os mapas, percebe-se que no Plano Diretor de 2012 o perímetro do Complexo FEPASA é compreendido como bem tombado e ZS2. Acredita-se que esta compreensão última diz respeito aos usos atualmente atribuídos ao antigo conjunto ferroviário, administrados pela Prefeitura de Jundiaí, portanto, atendendo a uma funcionalidade de ordem pública. Nesse Plano, prevalece no entorno do complexo ferroviário a ZR3 e a ZS1. Destaca-se também no entorno imediato do Complexo FEPASA a incidência de ZR2. No Plano Diretor de 2016, a área conformada pelo Complexo FEPASA e seu entorno são compreendidas, respectivamente como ZEIHC1 e Zona de Reabilitação Central, onde se insere o Polígono de Proteção do Patrimônio Histórico. Dentre as principais diferenças visualizadas nos distintos Zoneamentos, destaca-se a composição linear adquirida no Zoneamento de 2016 em comparação ao Zoneamento de 2012. Percebem-se as diferentes áreas que se interligam através das Zonas de Desenvolvimento de Corredores Urbanos previstas no Plano de 2016.

Entre os demais aspectos que demonstram as diferenças entre os Zoneamentos, cabe mencionar a compreensão das vilas ferroviárias como ZEIHC no Zoneamento de 2016, diferente do Zoneamento de 2012 que não apresenta tratamento ou compreensão específica desses elementos no espaço. De modo geral, é nítido o entendimento da área central, entorno imediato do Complexo FEPASA, como Zona de Reabilitação Central no Zoneamento de 2016, e Zona de Serviço e Comércio Central no Zoneamento de 2012, ou seja, sua condição como área de serviços conforme visualizado em 2012, adquire especial atenção a sua reabilitação, inclusive como zona que comporta o Polígono de Proteção do Patrimônio Histórico, previsto em ambos os Zoneamentos. Em relação ao horto florestal, elemento associado às atividades realizadas pela CPEF, no Zoneamento de 2012 sua área é compreendida como Zona de Serviços Institucionais, acredita-se que essa caracterização seja motivada pelas áreas em sua proximidade onde se localiza a sede da Prefeitura Municipal de Jundiaí, com a presença de diversos departamentos associados. No Zoneamento de 2016 o horto florestal compreende uma área demarcada como Zona de Desenvolvimento de Corredores Urbanos e ZEIS1. Trata-se de área que atualmente encontra-se em plena expansão imobiliária, transformando o antigo horto em condomínios fechados.

Percebe-se a caracterização de zonas nos dois diferentes Planos Diretores seguindo de modo bastante diverso. Destaca-se o perímetro que compreende o Complexo FEPASA entendido como patrimônio ou bem tombado em ambos os Zoneamentos, sendo, a caracterização de seu entorno os maiores diferenciais entre os Planos Diretores

consultados. No Zoneamento de 2012 a designação dos elementos associados à CPEF está bastante associada aos usos a eles empregados na atualidade, a exemplo do horto florestal e Complexo FEPASA, ambos compreendidos como Zonas de Serviços Institucionais, assim como a vila ferroviária é referida como zona residencial. Nesse sentido, cabe enfatizar no Zoneamento de 2016 a compreensão da vila ferroviária como categoria especial de caracterização como vila operária; o desenvolvimento dos corredores urbanos na parte traseira do Complexo FEPASA, onde se encontra a via férrea para o atual transporte de cargas, área que passa a ser concebida como Zona de Desenvolvimento de Corredores Urbanos, incluindo uma relevante via para a cidade como é o caso da Frederico Ozanan.

PROTEÇÃO, GESTÃO E USO

Neste subitem pretende-se abarcar questões relativas à proteção do Complexo FEPASA, sobre como ela é atribuída em âmbito municipal, sua gestão na atualidade e os usos conferidos ao perímetro inicialmente protegido pelo IPHAN. A discussão, portanto, está pautada na Lei Complementar n.º 443/2007 que estabelece a política municipal de proteção do patrimônio cultural de Jundiaí; o detalhamento do suporte ao planejamento do conjunto ferroviário por meio da análise do processo de tombamento realizada no Capítulo I deste trabalho; assim como a consulta a documentos urbanísticos, em especial o Plano Diretor, mais especificamente, o documento de Uso e Ocupação do Complexo FEPASA disponibilizado pela então Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente em 2014. Ao fim, à relação de Uso e Ocupação foi agregada a percepção do trabalho de campo de modo a mapear as relações de tipologias de usos atualmente percebidas no Complexo FEPASA e elementos associados à CPEF.

A Lei Complementar n.º 443, de 14 de agosto de 2007 foi estabelecida a fim de instituir a política de proteção do patrimônio cultural e criação do COMPAC. Para a análise que se propõe neste item, utiliza-se de compilação atualizada por meio de Lei Complementar n.º 564, de 18 de setembro de 2015, criada a fim de facilitar sua consulta e compreensão por parte dos munícipes. No Art. 1º disposto em seu Capítulo I “Das Disposições Preliminares” se constitui como Patrimônio Cultural do Município de Jundiaí

[...] o conjunto de bens materiais e imateriais existentes, sejam eles móveis, imóveis ou de caráter subjetivo, de domínio público ou privado, cuja proteção ou preservação seja de interesse coletivo, quer por sua vinculação histórica, quer por seu valor cultural, arquitetônico, arqueológico, artístico, paisagístico ou urbano. (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2015, Cap. I, Art. 1).

Acerca da Política de Proteção do Patrimônio Histórico, conforme explicitado no Art. 2º do Capítulo II da Lei Complementar n.º 564 de 18 de setembro de 2015, ela constitui “[...] um processo contínuo e permanente de preservação da memória, e será concretizada pela aplicação dos instrumentos urbanísticos e das diretrizes estabelecidas nesta Lei Complementar e no Plano Diretor do Município”. Para isso são definidas como diretrizes: o incentivo à preservação do patrimônio cultural e dos sítios históricos e arqueológicos; a orientação e incentivo quanto ao uso adequado dos bens que integram o patrimônio histórico municipal; a conciliação das diversas ações de incentivo à preservação do patrimônio do Município; a promoção de uma cultura de preservação na cidade, informando, mobilizando e incentivando a participação da população (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2015, Cap. II, Art. 4).

O cumprimento das mencionadas diretrizes é baseado em ações previstas no Art. 5º pela política de proteção do patrimônio histórico municipal, tais como:

I – identificar e inventariar os bens integrantes do patrimônio do Município de Jundiaí; II – estabelecer normas, padrões, restrições e incentivos ao uso e ocupação dos imóveis públicos e privados que integram o patrimônio histórico municipal, considerando aspectos como sua inserção na paisagem urbana; III – divulgar os bens que integram o patrimônio histórico local, por meio de planos, programas e projetos que favoreçam sua preservação; IV – realizar a restauração de bens municipais de relevante valor arquitetônico, por meio de parcerias; V – propor a criação de incentivos construtivos e fiscais visando a preservação, conservação, recuperação e restauração do patrimônio cultural municipal; VI – assegurar a efetiva preservação dos bens integrantes do patrimônio, por meio de sua adequada fiscalização. (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2015, Cap. II, Art. 5, modificado).

A Lei prevê também uma série de instrumentos para a política de proteção do patrimônio histórico municipal, como o mencionado IPPAC; o tombamento; o direito de preempção, conforme estabelecido no Estatuto da Cidade e no Plano Diretor Municipal; e os planos, programas e projetos referentes à preservação da memória da cidade (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2015, Cap. II, Art. 6). Acerca do COMPAC, o Art. 7º define que sua criação como órgão consultivo e deliberativo surge com a finalidade de orientar a implementação das ações do Poder Público propondo medidas para a preservação do patrimônio municipal; manifestando-se sobre intervenções a serem realizadas em bens patrimoniais no Município; realizando a revisão permanente do IPPAC; orientando os órgãos competentes quanto à destinação mais adequada para bens móveis integrantes do patrimônio cultural; solicitando junto aos órgãos competentes da Prefeitura a devida fiscalização do patrimônio cultural do Município, determinando a necessidade de

reparos ou restaurações dos bens tombados (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2015, Cap. III, Art. 7, modificado).

Destaca-se Capítulo acrescido pela Lei Complementar n.º 564, de 18 de setembro de 2015, relativo ao Registro do Patrimônio Imaterial. No Capítulo IIIA são mencionados os Livros de Registro voltados a essa categoria específica de patrimônio; a relação de sujeitos passíveis de apresentar proposta de registro desses bens junto ao COMPAC; e aspectos gerais relacionados aos deveres do Poder Público a tais bens; assim como a reavaliação de seu registro. Cabe mencionar que esse Capítulo não esteve previsto na primeira versão da Lei Complementar n.º 443, de 14 de agosto de 2007 que instituiu a política de proteção do patrimônio cultural e criou o COMPAC.

O Capítulo IV se relaciona ao referido IPPAC. O Art. 11. desse Capítulo destaca que a instituição do IPPAC se estabelece em consonância com o Plano Diretor do Município, tendo como principal objetivo a identificação de bens móveis e imóveis representativos da memória da cidade e que devam ser preservados. Desse modo, define dois graus de proteção, sendo: “Grau de proteção 1: aos bens que possuem reconhecida importância histórica ou elevada qualidade arquitetônica; e Grau de proteção 2: aos elementos arquitetônicos dos imóveis representativos de determinado período histórico e técnica construtiva” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2015, Cap. IV, modificado).

Em sequência aos instrumentos previstos na Lei Complementar n.º 564/2015 para a preservação do patrimônio, menciona-se no Capítulo V o Tombamento dos Imóveis. “Entende-se por tombamento o regime jurídico especial de propriedade que transforma em patrimônio oficial um bem cultural material, móvel ou imóvel, público ou privado, tendo em vista sua função social para a cidade” (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2015, Cap. V, Art. 13). Em vista disso define, entre outras questões, que os bens tombados não poderão ser destruídos, demolidos, mutilados, reformados, restaurados ou pintados sem prévia autorização do COMPAC. O tombamento do bem imóvel delimitará sua área (entorno ou vizinhança) sujeita à proteção, tendo em vista sua importância na manutenção da qualidade urbanística e ambiental do conjunto; e sobre as limitações previstas para o entorno do bem protegido.

No que diz respeito às Intervenções nos Bens Protegidos, o Capítulo VI define que aquelas direcionadas aos bens listados no IPPAC dependerão da aprovação do projeto, seguido de parecer favorável do COMPAC para a concessão de alvarás de construção e reforma, assim como de localização e de funcionamento de atividades urbanas; para a execução de planos, programas, projetos, obras e serviços referentes a edificações

de qualquer natureza; e na intenção de remoção do bem móvel da instituição que o abriga para qualquer local, em caráter transitório ou definitivo (PREFEITURA DE JUNDIAÍ, 2015, Cap. VI).

Cabe à Secretaria Municipal de Cultura do Município a fiscalização do patrimônio, visando assegurar sua adequada proteção, conforme previsto no Capítulo VII da Lei Complementar n.º 564/2015. Em meio a isso, a Seção I define como penalidades aos infratores das disposições da mencionada Lei Complementar, a multa em casos de destruição, demolição ou mutilação do bem tombado, sem prévia e expressa autorização do COMPAC; a multa também na circunstância de reforma, reparação, pintura, restauração ou alteração, por qualquer forma, sem a prévia autorização do COMPAC; assim como a não observância das normas estabelecidas para os bens da área de entorno. Com valores específicos a cada um dos referidos casos. De modo semelhante, também são previstos incentivos fiscais, dispostos no Capítulo VIII, a exemplo da isenção do IPTU, condicionada ao grau de proteção do bem definido pelo IPPAC e ao tipo de intervenção realizada.

O mencionado IPPAC, conforme descrito, compõe política de preservação ao patrimônio prevista na Lei Complementar n.º 443/2007. Esse instrumento apresenta dois diferentes graus de proteção aos bens imóveis tombados do Município. Na relação de bens tombados em âmbito municipal identificaram-se determinados elementos associados ao objeto deste estudo, sendo, especificamente as relações de números 40, 61, 72, e 139, respectivamente denominados Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Acervo do Museu da Companhia Paulista, Estaçãozinha e Casa do Chefe da Estação, e Locomotiva n.º 01 – Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ferrovia Paulista S/A. Todos esses mencionados bens abarcados no IPPAC encontram-se situados às margens da Avenida União dos Ferroviários, e são protegidos no Grau 1, ou seja, possuem reconhecida importância histórica ou elevada qualidade arquitetônica. Acredita-se que o primeiro deles, a referida “Companhia Paulista de Estradas de Ferro” seja equivalente ao o que se compreende como Complexo FEPASA. Sua inscrição no IPPAC foi efetuada em fevereiro de 2008, por meio de requerimento do Gabinete da Secretaria Municipal de Planejamento e Meio Ambiente. Quanto ao Acervo do Museu da Companhia Paulista, situado no Museu da Companhia Paulista, no Complexo FEPASA, o requerente foi o então Gabinete da Secretaria Municipal da Cultura, que atualmente recebe outra nomenclatura, cuja inclusão no IPPAC foi realizada também em fevereiro de 2008. A inclusão da Estaçãozinha e Casa do Chefe da Estação no IPPAC em outubro de 2011 foi requeri-

da por Regina Dragiça Kalman. Por fim, a inclusão da Locomotiva nº 01 – Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Ferrovia Paulista S/A na lista do IPPAC, situada no Complexo FEPASA, foi requerida pela Diretoria de Patrimônio Histórico e Cultural, cuja solicitação foi atendida em agosto de 2016.

Conforme mencionado no Capítulo I deste estudo, o Complexo FEPASA foi adquirido pela Prefeitura de Jundiaí em 2001. A Prefeitura de Jundiaí segue administrando o Complexo FEPASA até a atualidade, atribuindo ao espaço uma série de usos públicos voltados à comunidade de Jundiaí e seu entorno. De modo geral, observa-se que quase todos os elementos inscritos no IPPAC descritos anteriormente, estão compreendidos na área do Complexo FEPASA e seu entorno, cabendo à Prefeitura de Jundiaí sua administração de maneira direta ou indireta – uma vez que, em alguns casos, o responsável pela gestão dos bens não é evidenciado, como é o caso da estação ferroviária da CPEF e o Acervo do Museu da CPEF -, haja vista que a Prefeitura de Jundiaí adquiriu apenas as edificações do conjunto ferroviário, não sendo a responsável pelos elementos móveis que o compõe. Inclusive, essa indefinição de concessão ou jurisdição tem gerado diversas ações de modo a recuperar a administração desses bens, principalmente devido ao seu constante estado de deterioro, como é o caso do Acervo, e em especial, da estação ferroviária da CPEF que sofreu incêndio em 2018, cujo detalhamento será apresentado no capítulo seguinte.

Em relação ao planejamento do Complexo FEPASA, conforme mencionado anteriormente, existe um Projeto Urbano e Plano Diretor de Ocupação das Oficinas da Companhia Paulista de Trens (Complexo FEPASA) previsto no Plano Diretor de 2016. O Plano de Ocupação foi à consulta pública em setembro de 2016, após articulação junto à Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), responsável pela via, e o IPHAN, órgão que decretou o tombamento do conjunto ferroviário. Entre as principais ações previstas destaca-se a intenção de recuperar a fachada voltada aos trilhos – fachada original do conjunto ferroviário – e transformação de parte do ramal antigo em parque urbano, de modo a integrar o córrego existente nas limitações do Complexo FEPASA. A captação de verba para a realização desse projeto é prevista através da Outorga Onerosa do Direito de Construir, quando construções previstas contemplem área construída maior que o Coeficiente Básico (JUNDIAÍ, 2016). Dentre as demais ações previstas, cabe mencionar a implantação de Museu Municipal, composto, dentre outros itens, pelo acervo da CPEF, além de outras companhias ferroviárias, assim como, as grandes peças e máquinas a exemplo da Locomotiva nº. 1. Havia também planos de usos previs-

tos para a estação ferroviária, no entanto, após o incidente ocorrido em 2018, a Associação de Preservação da Memória da CPEF apresentou ação junto à justiça a fim de adquirir o espaço para preservá-lo e atribuir novos usos. Recentemente, em agosto de 2019, durante o Mês do Patrimônio celebrado em Jundiaí, foi aprovado por unanimidade pelo COMPAC o Plano de Restauro previsto para o Complexo FEPASA. Na Figura seguinte é possível verificar a atual tipologia de usos e sua distribuição no Complexo FEPASA e demais elementos associados à CPEF.

Figura 14. Relação de usos Complexo FEPASA.

RELAÇÃO DE USOS COMPLEXO FEPASA

-5220000



-5220000



LEGENDA

- | | | |
|-----------------|------------------------|-----------------------|
| Administrativos | Sem uso | Recreativo |
| Culturais | Serviços públicos | Residencial |
| Educacionais | Estacionamento / Vazio | Residencial / Sem uso |

Perímetro de tombamento

Bing Satellite, 2019.

250 0 250 500 750 m



Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019 com base em Jundiá (2014).

A relação de usos do Complexo FEPASA apresentada na Figura 14. demarca uma diversidade e determinadas utilizações que é preciso se ater. Inicialmente, tratando-se da área delimitada pelo tombamento, cabe destacar que todo o perímetro é atualmente administrado pela Prefeitura de Jundiaí, atribuindo ao espaço utilizações diversas, todas voltadas a prestação de serviços de utilidade à população. Utiliza-se, portanto, como sede de determinados departamentos associados à Prefeitura de Jundiaí (vide Figura 15.); há também a FATEC e Poupatempo, unidades inseridas e administradas pelo estado de São Paulo; também o Museu, Teatro (vide Figura 16.), entre outros direcionados a uma tipologia cultural de uso. No todo, vale ressaltar a quantidade de edifícios inutilizados destacados na cor verde; bem como as edificações e demais áreas voltadas ao uso como estacionamento (vide Figuras 17. e 18.). Em especial os edifícios situados na área centro/norte do Complexo FEPASA, demarcam a notável representatividade da CPEF no âmbito da tecnologia empregada na manutenção de locomotivas elétricas, e que até a atualidade comporta maquinário específico para tal manutenção – hoje parte não possui nenhum uso atribuído, enquanto determinada parcela é utilizada como estacionamento.

Figura 15. Antiga sessão de expediente, atualmente ocupada pela Unidade de Gestão Mobilidade e Transporte.



Fonte: Milena Meira da Silva, 2018.

Figura 16. Teatro “Sala Jundiá” em antigo almoxarifado.



Fonte: Milena Meira da Silva, 2018.

Figura 17. Antiga oficina de manutenção de locomotivas elétricas e a diesel, atual estacionamento.



Fonte: Milena Meira da Silva, 2018.

Figura 18. Pátio de manutenção de locomotivas, atualmente bloqueado por grades e utilizado como estacionamento.



Fonte: Milena Meira da Silva, 2018.

Outras duas áreas a se destacar nessa conjuntura é, primeiramente, a visão ampla da área conformada pelas edificações de funcionalidade educacionais, utilizada pela FATEC cuja oficina mencionada acima se encontra ao fundo; bem como as originalmente oficinas de manutenção de locomotivas a vapor, situadas na área central do conjunto ferroviário, e atualmente sem uso atribuído (vide Figura 19.).

Figura 19. Antigo torneiro de rodas, atualmente sem uso.



Fonte: Milena Meira da Silva, 2017.

Dentre os demais elementos relacionados na Figura 14., cabe mencionar também o antigo Grêmio Recreativo da CPEF, destacado em amarelo no mapa, direcionado ao

uso recreativo; a vila ferroviária da CPEF e posteriormente FEPASA, em vermelho, como local residencial; e, por fim, o horto florestal, em laranja. Grande parcela da zona que comportava o horto florestal foi direcionada às edificações imobiliárias, restando uma pequena parte utilizada como reserva imobiliária. Parcela dessa área é conformada como sede da Prefeitura Municipal de Jundiáí.

ADEQUAÇÃO DAS POLÍTICAS MUNICIPAIS ÀS DIRETRIZES ESTABELECIDAS NAS CARTAS PATRIMONIAIS

Neste item, conforme o título supõe, a proposta é verificar a adequação das políticas municipais consultadas em função das diretrizes estabelecidas nas cartas patrimoniais detalhadas no primeiro capítulo desta investigação. Para fins de organização, pretende-se seguir a ordenação de temas dispostos no Capítulo I, sendo: patrimônio industrial ferroviário; preservação; conservação; reutilização; planejamento e gestão; entorno e paisagem; e participação da comunidade. Tais temas foram elencados e discutidos fundamentando-se nas seguintes cartas patrimoniais: Normas de Quito (1967); na Declaração de Amsterdã (1975); na Recomendação de Nairóbi (1976); Carta de Burra (1999); Carta de Nizhny Tagil (2003); Princípios de Dublin (2011); e Carta de Riga (2005).

Referente ao tema patrimônio industrial e ferroviário, as únicas menções, mesmo que indiretas a esses termos foram identificadas nas políticas municipais consultadas por meio da proteção de bens dessa tipologia patrimonial, tais como os remanescentes da CPEF, ou aqueles relativos ao Complexo da indústria têxtil Argos, identificados no IPPAC; bem como a categorização própria voltada às vilas operárias percebidas na cidade como ZEIHC no zoneamento estabelecido no Plano Diretor de 2016. Ademais desses elementos, destaca-se também a noção de paisagem, como uma ação humana no território e na qual, especificamente no Plano Diretor de 2012 é amplamente tratada, sendo esta definição diretamente associada ao patrimônio industrial, conforme verificado em TICCIH (2003) e ICOMOS (2011). Por fim, relacionado a esse tema, cabe também destacar a consideração dos elementos associados à ferrovia em sua conjuntura, como o verificado no Complexo FEPASA, concebido nas políticas municipais como conjunto, considerando-se a estação ferroviária e a vila ferroviária. Apesar disso, não há menções nas políticas municipais consultadas quanto à relação desses elementos com o horto florestal e grêmio recreativo, que, conforme será detalhado no item posterior deste estudo, estão diretamente associados às atividades realizadas pela CPEF em Jundiáí.

Tratando-se da preservação, considera-se em OEA (1967) que tal intuito deva estar associado aos planos de desenvolvimento, questão reafirmada pelo Conselho da Europa (1975), no qual se reconhece que a preservação do patrimônio tem de estar em consonância com tais planos. Em meio a isso, observou-se nos dois últimos Planos Diretores do Município de Jundiaí consultados que a Política Territorial visa obedecer à diretriz de proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído. Há um tópico especificamente voltado ao patrimônio histórico no Plano Diretor de 2012, além de política municipal direcionada à proteção do patrimônio histórico-cultural, estabelecida através da Lei n.º 443/2007. Ainda no âmbito da preservação, estabelece-se a necessidade de preservar a identidade das localidades frente às mutações da sociedade, conforme estabelecido pelo Conselho da Europa (1975). Nesse sentido, destaca-se o intuito de preservação da identidade de bairros, como objetivo estabelecido no Plano Diretor de 2012 e que seguiu em foco nos objetivos dispostos no Plano Diretor de 2016.

Entre as demais recomendações propostas nas cartas patrimoniais voltadas ao tema preservação, cabe mencionar também aquelas cuja diretriz não foi prevista como foco nas políticas urbanísticas empregadas no município de Jundiaí. Inicialmente, não é enfatizada a composição multidisciplinar da equipe que formatou ambos os planos, diferente do sugerido por UNESCO (1976). O catálogo, registro e proteção dos remanescentes industriais que se pretende preservar, conforme recomenda TICCIH (2003), também não ficou evidente. Observou-se apenas a inserção de determinados elementos no IPPAC, no entanto, sem grandes aprofundamentos sobre o que esse instrumento de inventário considera e coleta em relação às informações específicas sobre esses bens que justificam e compõem sua inscrição. A proteção do maquinário *in situ* recomendada por TICCIH (2003) é praticamente verificada apenas nas edificações nas quais não há nenhum uso atribuído, estando esses à mercê do tempo assim como as próprias edificações inutilizadas que o comporta. Por fim, em relação à preservação do equipamento ferroviário prevista em FEDECRAIL (2005), percebe-se que determinados edifícios receberam manutenção para a inserção de novos usos, enquanto outros se encontram inutilizados, ou como no caso da estação ferroviária, em estado de ruínas.

Quanto ao tema conservação, subentende-se em recomendações como as elaboradas por OEA (1967) e Conselho de Europa (1975), que ela seja necessária para a atribuição de usos, além de compor problema maior do planejamento de áreas urbanas e físico-territorial. Para atender esse fim, é proposta pelo Conselho de Europa (1975) a

ajuda financeira e incentivos fiscais. No caso de Jundiaí, o auxílio financeiro é oferecido através da isenção de IPTU àqueles que moram em edifícios de interesse histórico ao município, bem como Outorga Onerosa do Direito de Construir, para os que pretendem construir em área maior que o Coeficiente Básico, de modo que esse valor é revertido a planos direcionados ao patrimônio protegido do município, especificamente ao Plano de Uso e Ocupação previsto ao Complexo FEPASA. O Conselho da Europa (1975) recomenda também a integração do objetivo de conservação às pesquisas, programas de educação e desenvolvimento cultural. De modo geral, por meio do que se percebem nos programas desenvolvidos no município de Jundiaí, as pesquisas têm recebido incentivo, principalmente no campo de difusão, através de eventos e ações como o “Mês do Patrimônio histórico e cultural”, ocorrido anualmente no mês de agosto na cidade. Nessa ação se promove uma série de atividades de cunho cultural e educativo no município, em especial dentro do Complexo FEPASA, a exemplo da realização de simpósio direcionado ao tema patrimônio.

No campo da difusão, cabe mencionar também ações realizadas com crianças, por meio de programas como “Passaporte Cultural – Guardiões do Patrimônio”, que visa apresentar o patrimônio da cidade ao público infantil de estudantes, de modo que esses atuem na difusão do que foi aprendido. Na edição de 2019 do “Mês do Patrimônio histórico e cultural” foi elaborada uma placa trilingue direcionada à estação ferroviária da CPEF, a fim de identificá-la como patrimônio histórico e turístico de Jundiaí. Essa ação integra as medidas realizadas à estação ferroviária pela Associação de Preservação da Memória da CPEF, com o apoio da Prefeitura de Jundiaí. Em sequência às recomendações dispostas nas cartas patrimoniais no campo de conservação, destaca-se também a necessidade de participação efetiva da população em todas as etapas de conservação do patrimônio. Nesse sentido, observou-se que determinadas ações como a reorganização do COMPAC prevista na Lei nº. 443/2007 torna-se um fator positivo, no entanto, não é possível mensurar até onde se efetua essa participação da comunidade às medidas conservativas previstas ao Complexo FEPASA. Recomendações como a permanência ou reintrodução de uso e associações propostas por ICOMOS (2011) e TICCIH (2003) foram parcialmente alcançadas no Complexo FEPASA, principalmente no campo de reintrodução de usos.

Referente à reutilização do Complexo FEPASA, percebe-se grande diversidade de usos, de modo geral, voltados a atender as demandas da Prefeitura de Jundiaí junto à população da cidade. Destacam-se os usos de espaços relevantes como registro arqueológico.

lógico das modernas técnicas empregadas no conjunto ferroviário à época, no entanto, atualmente utilizadas como estacionamento, a exemplo das oficinas de manutenção de locomotivas elétricas e a diesel (vide Figura 17.) e o pátio ferroviário (vide Figura 18.). Outros espaços também de relevância como as primeiras oficinas do conjunto ferroviário, direcionadas à manutenção de locomotivas a vapor, encontram-se atualmente sem nenhum uso atribuído (vide Figura 19.). De modo geral, cabe também destacar o horto florestal que tem servido de reserva imobiliária em trecho de expansão da cidade de Jundiaí. A OEA (1967) recomenda a exibição dos bens que compõe o patrimônio através de moderna técnica museológica, indicação que não é seguida no caso do Complexo FEPASA, cujos elementos de relevância encontram-se dispostos em museu que não segue padrões modernos de apresentação, nem mesmo considerando-se todo o conjunto como meio de apresentação e interpretação em si mesmo. A OEA (1967) recomenda também a necessidade de se reutilizar esses espaços a fim de cumprir uma função social. De certo modo essa função é cumprida no Complexo FEPASA, uma vez que a atual administradora atribui ao espaço funções amplamente utilizadas pela comunidade de Jundiaí e cidades do entorno, tais como o Poupatempo, FATEC – esta inclusive com continuidade histórica das edificações, que permanecem com utilização de finalidade educativa –, Guarda Civil Municipal, CELMI, FUMAS, e as unidades de gestão vinculadas à administração municipal.

Figura 20. Escola e ao fundo oficinas de manutenção de locomotivas elétrica e a diesel.



Fonte: Acervo do Centro de Memória da CPEF, s/d.

Figura 21. Área conformada por edificações da FATEC com usos educacionais e antigas oficinas de manutenção de locomotivas elétrica e a diesel.

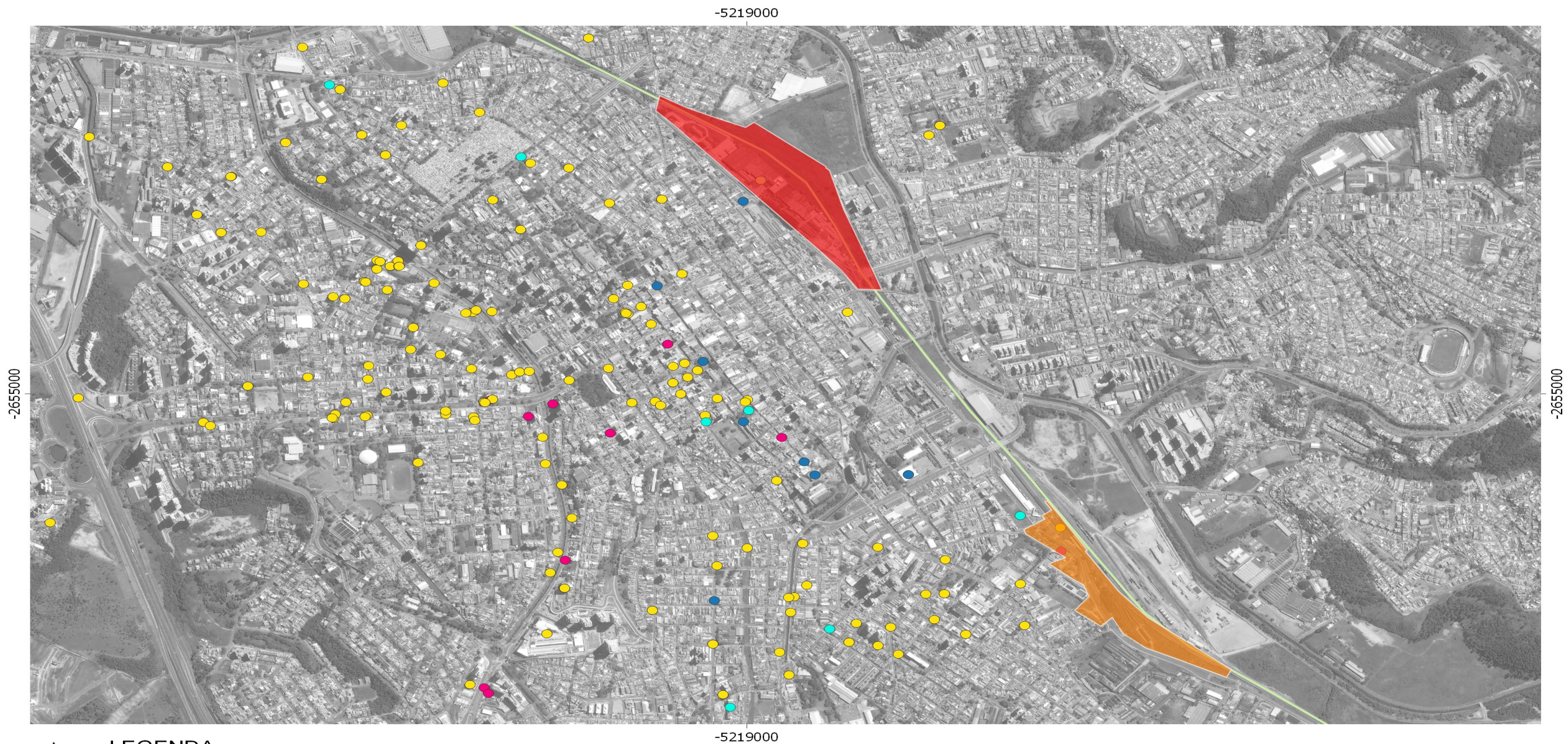


Fonte: Milena Meira da Silva, 2018.

Destacam-se como demais recomendações direcionadas a esse campo, o desenvolvimento econômico e turístico dos bens (OEA, 1967), bem como a integração de conjuntos históricos em polos de atividades culturais, atuando no desenvolvimento da comunidade circundante e integrando-se com o entorno (UNESCO, 1976); usos que não agridam a significação cultural (ICOMOS, 1999); usos compatíveis com os originalmente atribuídos ao patrimônio, e a oferta de museus e roteiros especializados (TICCIH, 2003); e a apresentação ao público como meio de interpretação por meio da ferrovia turística (FEDECRAIL, 2005). Em meio a essas indicações cabe mencionar que a não utilização também é possível, desde que embasada em parâmetros de preservação das valorações identificadas no patrimônio, tema este que não será aprofundado nesta investigação. Sobre a interpretação e difusão por meio do turismo, comumente mencionado nas recomendações, destaca-se a seguir levantamento de infraestrutura de suporte ao turismo, identificada no entorno do Complexo FEPASA.

Figura 22. Infraestrutura de suporte ao turismo identificada no entorno do Complexo FEPASA.

INFRAESTRUTURA TURÍSTICA DO ENTORNO



LEGENDA

Complexo FEPASA

Complexo da Estação (SPR)

Meios de Transporte

Alimentos e Bebidas

Meios de Hospedagem

Atrativos Patrimônio

Ferrovia

500

0

500

1000 m

-5219000

-5219000

-2655000

-2655000

Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019.



O mapa de infraestrutura de suporte ao turismo identificada no entorno do Complexo FEPASA demonstra a capacidade do entorno imediato do conjunto ferroviário em comportar possíveis atividades de finalidade turística que se possa adotar na área. Para além da infraestrutura de suporte ao turismo, como os meios de hospedagem, alimentação e transporte, apresentam-se também outros atrativos relacionados ao patrimônio histórico que denotam identificação inicial para possível elaboração de roteiros, conforme proposto por TICCIH (2003). No capítulo seguinte, será discutida a presença específica de bens da tipologia industrial e ferroviária que auxiliam na elaboração de roteiros temáticos dessa categoria. Acerca da ferrovia turística como potencial de uso e difusão, conforme propõe FEDECRAIL (2005), cabe mencionar que esse era um objetivo traçado junto a CPTM no Plano de Uso e Ocupação do Complexo FEPASA. No entanto, o incêndio ocorrido na estação ferroviária da CPEF em julho de 2018 – questão a ser explanada posteriormente – redirecionou as questões de gestão e uso desse espaço para outros parâmetros e agentes.

Referente ao planejamento e gestão, tema também tratado nas cartas patrimoniais, há diversas recomendações relativas à restauração e reabilitação do patrimônio a ser tratadas em um só plano econômico de desenvolvimento regional, com a previsão de recursos para sua efetivação (OEA, 1967). Nesse sentido, cabe mais uma vez destacar que, de modo geral, para além da legislação empregada em âmbito federal, conforme detalhado no início deste capítulo, existem as ações voltadas à obtenção de recursos proposta especificamente pelo município, a exemplo da mencionada Outorga Onerosa do Direito de Construir da qual irá auxiliar na revitalização do Complexo FEPASA, conforme proposto em seu Plano de Uso e Ocupação. A UNESCO (1976) menciona a necessidade de se coordenar o planejamento físico-territorial e legislação de proteção ao patrimônio. Nesse sentido, destaca-se que a Lei 443/2007 que constitui a política municipal de proteção do patrimônio histórico-cultural de Jundiaí encontra-se constantemente mencionada em ambos os Planos Diretores consultados, sendo, determinadas camadas específicas para bens patrimoniais, também inseridas na planta de zoneamento estabelecida no Plano Diretor do município. O planejamento baseado na significação cultural do sítio tem sido abarcada na atual gestão, de modo geral acompanhando o estabelecido no instrumento de tombamento decretado pelo IPHAN, no qual todas as modificações previstas devem passar pela aprovação do órgão responsável pela proteção do bem.

No que se refere ao patrimônio industrial, o ICOMOS (2011) recomenda a rápida resposta no momento de fechamento de sítios industriais, a fim de evitar a remoção e

destruição de significativos elementos de sua composição. Essa questão, conforme relatado no Capítulo I desta investigação, não foi efetivada, o que gerou o descarte, perda e comercialização de relevantes bens móveis que compunham o funcionamento do conjunto ferroviário. Finalizando as recomendações direcionadas a esse tema, FEDECRAIL (2005) destaca a conservação de registros e arquivos da ferrovia por parte das diversas entidades relacionadas. Em meio a isso cabe mais uma vez destacar a não inclusão dos bens móveis e arquivos relacionados à CPEF que foram desconsiderados no processo de proteção, o que tem gerado o constante deterioro e dificuldades no planejamento e na gestão dos bens restantes dessa natureza. Quanto ao envolvimento das entidades relacionadas, percebe-se que grande parte das ações programadas possui o envolvimento das entidades de maior relevância relacionadas ao tema no município de Jundiáí, seja através da convocação da administradora, ou por iniciativa das próprias entidades.

No que se refere ao modo como o entorno e paisagem são tratados nas políticas municipais, percebe-se que no zoneamento estabelecido ao Complexo FEPASA nos Planos Diretores, não há quaisquer extensões direcionadas a seu entorno imediato, como área que influencia diretamente na preservação desse bem compreendido como ZEIHC. Considera-se, conforme disposto em OEA (1967) que a vizinhança do monumento tem atuação direta sob sua conservação (OEA, 1967). Ademais, cabe também destacar a compreensão estabelecida em TICCIH (2003) e ICOMOS (2011) do conceito de paisagem industrial subentendida no proposto ao patrimônio industrial. Essa relação é nítida ao averiguar a inserção dos elementos associados à CPEF em escala urbana, demandando, portanto, de análise mais ampla sobre a preservação desse conjunto ferroviário por meio da percepção paisagística para sua compreensão – questão aprofundada no capítulo subsequente.

Por fim, no que se diz respeito à participação da comunidade nas políticas urbanísticas incidentes no município de Jundiáí, a OEA (1967) menciona que essa participação da comunidade é imprescindível nos planos de valorização e em programas de educação cívica (OEA, 1967). Para o Conselho da Europa (1975) o patrimônio não sobrevive sem a apreciação do público, demandando, portanto, programas de educação em todos os níveis, contando com a participação da população da elaboração de inventário até tomada de decisões. Para além das atividades promovidas pela Prefeitura de Jundiáí como administradora do município e do Complexo FEPASA de modo específico, cabe destacar a participação da comunidade na elaboração de inventários, conforme recomendado pelo Conselho da Europa (1975). Sabe-se que qualquer cidadão, seja gestor,

especialista, membro de entidade ou cidadão comum, pode solicitar o pedido de tombamento de determinado bem. Na listagem do IPPAC há diversos patrimônios presentes no município de Jundiaí, no entanto, não está explicitado como se estabelece o envolvimento da comunidade na inscrição desses bens. Acredita-se que tal vínculo seja estabelecido por meio do COMPAC, sendo este Conselho composto por determinados membros nas diferentes categorias descritas acima.

O ICOMOS (1999) menciona a relevância da participação das associações, que no caso de Jundiaí inclusive, tem tido plena atuação na recuperação da estação ferroviária da CPEF, por meio da Associação de Preservação da Memória da CPEF. Cabe mencionar também, no que diz respeito especificamente ao patrimônio industrial, a necessidade de sua apresentação ao público, que de modo geral tem sido enfatizada mais no uso do museu, e por meio de determinados elementos que se encontram dispostos e inseridos no Complexo FEPASA, que permitem a leitura do espaço pelo cidadão comum como uma área associada à ferrovia. Percebe-se que essa associação é estabelecida por meio dos trilhos e locomotivas. No entanto, essa recomendação não é seguida em áreas específicas como as compreendidas pelas oficinas, nas quais até a atualidade comportam maquinário utilizado no período ativo das atividades ferroviárias do conjunto, mas que, no entanto, encontram-se inacessíveis ao público comum por questões de segurança relacionada à estabilidade física das edificações. Relativo às comunidades industriais ameaçadas a serem asseguradas, conforme dispõe TICCIH (2003), mais uma vez cabe destacar o zoneamento específico como ZEIHC direciona as vilas operárias no Plano Diretor de Jundiaí de 2016.

De modo geral, percebe-se, portanto, que as políticas públicas e gestão direcionadas ao Complexo FEPASA na escala urbana e local atendem minimamente parte das recomendações dispostas nas cartas patrimoniais. Percebe-se a concordância às recomendações relativas à difusão, por meio de ações específicas realizadas no Complexo FEPASA; a educação, como a promoção de eventos de cunho científico e demais atividades associadas; os usos úteis à sociedade, uma vez que direciona uma série de usos à comunidade – ainda que não atenda a toda extensão do conjunto; entre outros aspectos. No entanto, no que se refere especificamente aos temas do patrimônio industrial ferroviário, e entorno e paisagem, ainda há muitas questões a se trabalhar, de modo que ao Complexo FEPASA sejam atribuídas políticas que atendam suas especificidades, conforme se propõe no aprofundamento disposto no capítulo seguinte relativo à paisagem e entorno do Complexo FEPASA.

CAPÍTULO III – PAISAGEM E ENTORNO DO COMPLEXO FE-PASA

METODOLOGIAS INTERNACIONAIS PARA A PAISAGEM INDUSTRIAL

Neste subitem se propõe explicar acerca da experiência internacional realizada a partir de BEPE (Processo 2018/00569-7) na Espanha, cujo objetivo geral foi aprofundar o conhecimento sobre o registro da paisagem industrial com o uso de ferramenta de georreferenciamento. Para além do aprofundamento na utilização da ferramenta SIG, neste caso em específico visou-se apresentar os conceitos presentes em metodologias internacionais de definição de propostas e formas de registros e intervenção sobre o elemento industrial, desde uma visão paisagística. Todos os planos selecionados foram desenvolvidos em âmbito europeu, voltados às realidades presentes em cada nação, mas todos, em sua maioria, partindo de uma mesma base. A principal referência que fundamenta grande parcela dos planos foi a estabelecida no Convênio Europeu de Paisagem (2000). Além do mencionado Convênio, também foram consultados os seguintes documentos: *Landscape Character Assessment* (2002) elaborado no Reino Unido; O *Blaenavon World Heritage Site* (2011) desenvolvido no País de Gales; O *Marco Conceptual y Metodológico para los Paisajes Españoles* (2010); e o *Registro de Paisajes de Interés Cultural de Andalucía* (2012), e a Metodologia de Paisagem da Catalunha (2013), esses três últimos desenvolvidos na Espanha. Em sequência será apresentado cada um dos mencionados planos.

CONVENIO EUROPEU DE PAISAGEM

Elaborado em Florença, Itália, em outubro de 2000, por um grupo de especialistas de distintos países e representantes dos poderes locais e regionais, o Convênio Europeu de Paisagem (CEP) propõe em seus princípios gerais salvaguardar e promover os ideais de um patrimônio comum entre seus membros, mediante acordos nos campos econômico, social e ambiental, baseado no desenvolvimento sustentável. Considera-se que a paisagem desempenha um importante papel de interesse geral nesses campos, constituindo-se um recurso favorável à atividade econômica, e que sua proteção e gestão baseada em plano conciso podem contribuir na geração de emprego. Ainda, se reconhece a paisagem como contribuinte na formação das culturas locais e como componente do patrimônio natural e cultural, consolidando nesse contexto a identidade europeia. A paisagem é entendida não somente como territórios visíveis com excepcional grau de beleza, mas também conformada por áreas degradadas e que em ambos os casos repre-

senta um elemento de importância para a qualidade de vida da população de seu entorno. (CONSELHO DA EUROPA, 2000).

O objetivo fundamental do CEP consiste em promover a proteção, gestão e ordenação das paisagens europeias (CONSELHO DA EUROPA, 2000). Em ratificação realizada pelo Governo da Espanha em 2008, considera-se entre as principais novidades do CEP em relação a outros documentos anteriormente elaborados sobre o tema de paisagem, a fusão entre os conceitos de Patrimônio Cultural e Natural, em uma visão integral de paisagem. Contemplando, portanto, aspectos naturais e culturais, ademais de introduzir a dimensão social, atribuindo à paisagem o caráter de elemento de bem estar, com destaque à relação que estabelece entre o ser humano e o meio que habita (GOVERNO DA ESPANHA, 2007).

No Capítulo I referente às disposições gerais do CEP são apresentados três diferentes artigos direcionados às definições, âmbito de aplicação e objetivos. No primeiro artigo cabe destacar parte de importantes definições propostas de interesse direto deste subitem:

a) por «paisagem» se entenderá qualquer parte do território tal como a percebe a população, cujo caráter seja o resultado da ação e integração de fatores naturais e humanos; b) por «política em matéria de paisagens» se entenderá a formulação por parte das autoridades públicas competentes, dos princípios gerais, estratégias e diretrizes que permitam a adoção de medidas específicas visando a proteção, gestão e ordenação da paisagem; c) por «objetivo de qualidade paisagística» se entenderá, para uma paisagem específica, a formulação, por parte das autoridades públicas competentes, das aspirações das populações no que concerne as características paisagísticas de seu entorno; d) por «proteção das paisagens» se entenderão as ações direcionadas a conservar e manter os aspectos significativos ou característicos de uma paisagem, justificados por seu valor patrimonial derivado de sua configuração natural e/ou a ação do homem; e) por «gestão das paisagens» se entenderão as ações encaminhadas, desde uma perspectiva de desenvolvimento sustentável, a fim de garantir a manutenção regular de uma paisagem, com o fim de guiar e harmonizar as transformações induzidas pelos processos sociais, econômicos e ambientais; f) por «ordenação paisagística» se entenderá as ações que apresentem um caráter prospectivo particularmente acentuado com a finalidade de melhorar, restaurar ou criar paisagens. (CONSELHO DA EUROPA, 2000, Cap. I, Art. 1, tradução nossa).

Como “Medidas Nacionais” apresentadas no Capítulo 2 do CEP, em primeiro momento considera-se que cada parte firmada aplicará as disposições presentes no Convênio Europeu de Paisagem de acordo com a repartição de competências, ou seja, considerando a realidade de cada território, suas paisagens, e harmonizando suas próprias políticas. São propostas nas “Medidas Gerais” presentes no Artigo 5:

a) reconhecer juridicamente as paisagens como elemento fundamental do entorno humano, expressão da diversidade de seu patrimônio comum cultural e como fundamento de sua identidade; b) definir e aplicar em matéria de paisagem políticas destinadas a proteção, gestão e ordenação da paisagem mediante adoção de medidas específicas contempladas no artigo 6; c) estabelecer procedimentos para a participação do público, as autoridades locais e regionais e outras partes interessadas na formulação e aplicação das políticas em matéria de paisagem mencionadas na anterior letra b); d) integrar a paisagem nas políticas de ordenação territorial e urbanística e em suas políticas em matéria cultural, ambiental, agrícola, social e econômica, assim como em quaisquer outras políticas que possam ter um impacto direto ou indireto sobre a paisagem (CONSELHO DA EUROPA, 2000, Cap. II, tradução nossa).

Como “Medidas Específicas” destacam-se a sensibilização e a formação e educação de especialistas em matéria de paisagem. Menciona-se ainda a identificação e qualificação das paisagens identificadas, analisando suas características, forças e pressões, assim como as transformações que nela ocorrem. Recomenda-se a definição dos objetivos de qualidade paisagística e a aplicação de políticas em matéria de paisagem, a partir do estabelecimento de instrumentos de intervenção destinados a sua proteção, gestão e/ou ordenação (CONSELHO DA EUROPA, 2000, Cap. II, tradução nossa). No capítulo III são detalhadas algumas medidas para o comprometimento com políticas e programas internacionais, com a finalidade de que esses considerem a paisagem em seus planos. Ademais, destaca-se a necessidade de assistência mútua e intercâmbio de informação, assim como a importância das paisagens transfronteiriças, em níveis locais e regionais, inclusive com a realização de programas comuns direcionados à paisagem (CONSELHO DA EUROPA, 2000, Cap. III, tradução nossa).

Para Naranjo (2008), o CEP é um documento orientado a uma atenção própria e diferenciada à paisagem. Destaca que o Convênio Europeu de Paisagem apresenta uma “definição sensível e integradora, que comporta uma visão relacional e dinâmica da paisagem” em contrapartida à “sua dimensão subjetiva, social e não elitista” ao ressaltar o caráter da paisagem e das populações que a percebem (PRIORE, 2002; PIZZILO, 2002 apud NARANJO, 2008, p. 6, modificado, tradução nossa). O autor menciona que o desenvolvimento de políticas específicas de paisagem é ainda escasso na Europa, mas é possível apontar algumas expressivas atuações como as desenvolvidas pelo *Countryside Comisión* e a *Dirección General de Arquitectura y Paisaje en Cataluña*. Mais abundante é a realização de atlas, inventários ou catálogos de paisagem, como partes integrantes de políticas desenvolvidas a médio e longo prazo, como verificado em

nível estatal na Espanha e regional em Andaluzia e Catalunha (NARANJO, 2008, p. 15 e 16, tradução nossa).

LANDSCAPE CHARACTER ASSESSMENT

O guia intitulado *Landscape Character Assessment* (LCA) desenvolvido por *The Countryside Agency* e *Scottish Natural Heritage* se conforma como ferramenta direcionada a todas as ações voltadas à paisagem, apresentando métodos e técnicas para estimar o caráter paisagístico na Inglaterra e Escócia. O LCA pode ser compreendido como “[...] uma metodologia capaz de dar resposta, desde uma perspectiva integradora, as necessidades que as paisagens apresentam em relação tanto a seu estudo, como na definição de estratégias de intervenção que permitam a salvaguarda de seus valores e caráter” (DORADO, 2018, p. 267, tradução nossa). O guia é dividido em duas partes, a primeira direcionada aos aspectos teóricos trabalhados na metodologia proposta (introdução; os princípios e processos; definição do âmbito ou seu alcance; trabalho de laboratório; trabalho de campo; classificação e descrição; e a elaboração dos processos de caracterização da paisagem). A segunda parte é voltada às ações práticas, ou seja, de aplicação no planejamento e na conservação e gestão da paisagem.

O LCA é direcionado a todos os indivíduos cujas atividades afetam a paisagem, como a comunidade local, governo, departamentos e agências, companhias de desenvolvimento e organizações privadas. O guia se insere no contexto de desenvolvimento sustentável, preocupado com o progresso social, proteção do ambiente, uso prudente dos recursos naturais e manutenção para o crescimento econômico e geração de empregos (*SCOTTISH NATURAL HERITAGE* e *THE COUNTRYSIDE AGENCY*, 2002, p. 2, tradução nossa). Dessa maneira, o LCA pode colaborar em processos de identificação de fatores ambientais e culturais presentes na localidade e na monitorização das mudanças no ambiente; na compreensão da sensibilidade local a esses desenvolvimentos e mudanças; e em informar as condições para tais desenvolvimentos e mudanças. Esta metodologia, através dos processos de caracterização, identificação, mapeamento, classificação e descrição da caracterização da paisagem, converte-se em um instrumento para os diferentes processos de decisão direcionados à paisagem, reconhecendo-a como uma relação entre as pessoas e o espaço (*SCOTTISH NATURAL HERITAGE* e *THE COUNTRYSIDE AGENCY*, 2002, p. 2, tradução nossa).

Para a caracterização da paisagem, o LCA considera particulares combinações da geologia, relevo, usos do solo, vegetação, padrões do campo e assentamentos huma-

nos, aspectos históricos, sociais, culturais e patrimoniais. Considera-se no guia que a caracterização de distintas paisagens demonstra particulares percepções do espaço, no qual sugere a sobreposição de informações através da ferramenta SIG. Essa caracterização consiste na identificação de áreas de distintos caracteres, a classificação e mapeamento dessas áreas, e suas respectivas descrições (*SCOTTISH NATURAL HERITAGE* e *THE COUNTRYSIDE AGENCY*, 2002, tradução nossa).

Dentre as recomendações de grande relevância apresentadas no LCA cabe destacar a proposta de sua aplicação em diferentes escalas. O guia propõe com o auxílio da ferramenta SIG, considerada de grande auxílio nos processos previstos na metodologia paisagística, a realização de uma hierarquia da paisagem desde diferentes níveis de detalhamento, gráficos e informativos, por meio da base de dados associados, seguindo de acordo com a escala utilizada. Em escala nacional e regional, trabalhando desde uma ampla visão em escala 1:250.000, direcionada a países ou a uma larga região; escala de autoridade local, normalmente entre 1:50.000 ou 1:25.000; e a escala local, direcionada a pequenas escalas para investigações que necessitam de um grande nível de detalhes como a escala de 1:10.000 (*SCOTTISH NATURAL HERITAGE* e *THE COUNTRYSIDE AGENCY*, 2002, p. 11, tradução nossa).

De maneira geral, essa primeira fase de caracterização é conformada pelas seguintes etapas: a definição de escala, que segue de acordo com os objetivos pretendidos e o nível de detalhamento necessário. No trabalho de laboratório ocorre o levantamento de todos os informes e descrições necessárias para a realização do trabalho de campo, tais como os fatores naturais e culturais/sociais que conformam a paisagem estudada, para sua posterior classificação e descrição. Por meio do trabalho de campo se propõe conectar informações necessárias para a descrição do caráter da paisagem, identificação de qualidades estéticas e perceptivas, e registros não identificados durante o trabalho de laboratório. Ao fim dessa primeira etapa é chegada a fase de classificação e descrição, que consiste em refinar e finalizar os dados levantados, a fim de caracterizar os tipos e/ou áreas e mapear sua extensão, através das diferentes escalas mencionadas anteriormente, agregada à informação coletada, e seguida de uma clara descrição de seu caráter (*SCOTTISH NATURAL HERITAGE* e *THE COUNTRYSIDE AGENCY*, 2002, p. 14, tradução nossa).

A última etapa da primeira fase consiste na elaboração de juízos baseados na caracterização da paisagem. Para a elaboração de tais juízos a metodologia LCA menciona quatro abordagens geralmente adotadas: as estratégias para a paisagem; as diretrizes de

paisagens, considerando as características particulares dos diferentes tipos de paisagens, proporcionando-lhes oportunidades de melhorias; atribuição de status das paisagens, ou seja, baseando-se em diferentes considerações-chaves, como beleza natural, potencial de recreação, tranquilidade; e a capacidade da paisagem, baseado na compreensão da habilidade da paisagem em suportar mudanças sem ser significativamente afetada em seu caráter (*SCOTTISH NATURAL HERITAGE* e *THE COUNTRYSIDE AGENCY*, 2002, p. 54, 55 e 57, tradução nossa).

A segunda parte da metodologia paisagística LCA consiste em apresentar as possíveis aplicações desse guia em diferentes tratamentos a paisagem. Em primeiro momento se destaca a aplicação no planejamento; relacionado às mudanças da paisagem; na formulação de políticas específicas; no desenvolvimento do controle de atividade; na distribuição de terras para o desenvolvimento; e em processos como de avaliação ambiental (*SCOTTISH NATURAL HERITAGE* e *THE COUNTRYSIDE AGENCY*, 2002, p. 61, tradução nossa). Dentre as demais possibilidades de aplicação, o LCA destaca seu caráter informativo para políticas de manutenção e conservação da paisagem. De maneira a influenciar nas decisões acerca das mudanças de usos do espaço, intervenções e planos incidentes na extensão e intervenção da paisagem.

Destaca-se também a potencialidade de utilização do plano para designação de paisagens de valores especiais e de interesse de desenvolvimento; atuações de interesse para a agricultura e também de regeneração e acompanhamento de áreas degradadas. Todas as potencialidades de aplicações reais apresentadas no plano seguem valores presentes na paisagem destacados no LCA, tais como os valores econômicos (como atrativo para os negócios e ao turismo); valores sociais e de comunidade (parte da vida das pessoas, para sua identidade, recreação e inspiração); e seu valor ambiental (composta pela vida selvagem e cultural, como registro do uso social do espaço) (*SCOTTISH NATURAL HERITAGE* e *THE COUNTRYSIDE AGENCY*, 2002). Esses valores são entendidos no LCA como cruciais para compreender o caráter da paisagem e suas diferentes transformações através dos tempos.

BLAENAVON WORLD HERITAGE SITE

O plano *Blaenavon World Heritage Site* direcionado ao Blaenavon Industrial, em Gales, foi elaborado no período de 2011-2016, a partir do título atribuído a essa área pela UNESCO como patrimônio da humanidade. A organização responsável pela preparação do plano foi a *Torfaen County Borough Council* (TCBC) em solicitação da parce-

ria de gestão do Patrimônio Mundial Blaenavon. O principal intuito de elaboração do plano é proteger essa paisagem cultural a fim de que as futuras gerações tenham acesso a esse sítio, promovendo, portanto, o reconhecimento de tal espaço, bem como a relevante contribuição de Gales do Sul para a revolução industrial. Tal objetivo se concretiza através da apresentação e promoção da paisagem industrial de Blaenavon por meio do turismo cultural, repleto de oportunidades educacionais e mudanças na percepção da área, além de assistência econômica proporcionada por essa atividade (TCBC, 2011, tradução nossa). A estrutura do plano é composta por cinco partes principais: 1. Responsabilidade de Gestão e Descrição do Sítio; 2. Descrição do Sítio e Valores; 3. Adversidades; 4. Finalidade de Gestão e Objetivos; 5. Propostas de Gestão para o Sítio.

Nesse plano se trabalha através de diferentes níveis de reconhecimento do Patrimônio Mundial Blaenavon no País de Gales. Para isso, realizaram-se parcerias com distintos agentes especialistas em diferentes áreas, a fim de garantir a preservação dos valores universais do Blaenavon, garantindo sua manutenção para o reconhecimento de gerações futuras sobre essa área que exemplifica o desenvolvimento industrial de Gales. Por fim, trata-se, portanto, de um plano que trabalha com alianças de distintas origens (público, privada ou voluntários da comunidade), para um mesmo propósito de preservação dessa área de relevância mundial, estabelecido pela UNESCO. Em meio a isso, apresentam como relevante medida de atuação o zoneamento no qual cada organização envolvida na gestão do Blaenavon é responsável por um espaço e por determinadas ações previstas dentro de um plano geral (formulado por todos esses agentes), sobre ações convergentes com suas especialidades e interesses. Abrange, portanto, grande parte do território protegido desde uma escala paisagística como a do Patrimônio Mundial Blaenavon.

A paisagem industrial de Blaenavon foi inscrita pela UNESCO como patrimônio da humanidade em dezembro de 2001. Dentre os diversos apontamentos desse órgão de preservação, destaca-se que “a área ao redor de Blaenavon é repleta de um ilustrativo e excepcional testemunho de preeminência de Gales do Sul como a maior produtora de ferro e carvão do século XIX. Esse é um notável e complexo exemplo de paisagem desse século” (ICOMOS, 2000 apud TCBC, 2011, p. 7, tradução nossa). A necessidade do plano para Blaenavon se relaciona às potencialidades e perigos constantes nos quais o sítio estava submetido. A metodologia e base de dados se relacionam, conforme disposto no plano, à promoção de uma visão estratégica integrada, ação e gestão baseadas no potencial para o estímulo de geração econômica da área.

Entre as principais organizações que atuaram na elaboração dos planos direcionados ao Blaenavon se destacam a mencionada TCBC, como líder, autoridade máxima do patrimônio mundial Blaenavon; A *Brecon Beacons National Park Authority* (BBN-PA), visto que 45% da área que compreende o Blaenavon está inclusa no Parque Nacional; o *Blaenavon Town Council* (BTC), como representante da comunidade do centro de Blaenavon; o *Cadw: Welsh Historic Monuments*, cujo objetivo é proteger, sustentar, e encorajar o compromisso da comunidade a respeito do desenvolvimento histórico de Gales; o *Visit Wales* como equipe responsável pela promoção e desenvolvimento turístico em Gales; o Museu Nacional de Gales; a UNESCO como ordenadora das entidades que cooperam com os objetivos relacionados ao patrimônio mundial Blaenavon; entre outras entidades. A cooperação entre essas diversas entidades demonstra a notável excepcionalidade e diversidade do sítio, e seu conseqüente potencial de desenvolvimento que pode atuar na conservação dos seus valores.

Acerca da descrição do sítio e seus valores, discussão proposta no item 2, cabe enfatizar que a paisagem industrial do Blaenavon está localizada em Gales do Sul, na cidade de Blaenavon. O caráter geológico da área foi composto por grandes reservas minerais, matéria prima essencial para a elaboração do ferro, com limites propícios para a exploração desse produto (TCBC, 2011, p. 6, tradução nossa). Motivou, portanto, grandes transformações sociais, culturais e econômicas em seus limites, até a decadência da indústria e sua regeneração econômica com os novos usos, como a implantação do Museu do Carvão em 1983 em espaço industrial conhecido como Big Pit. A estratégia de reconversão seguiu ativa desde sua proteção como patrimônio mundial. Os valores excepcionais identificados na paisagem industrial de Blaenavon foram baseados, dentre outros, nos seguintes critérios:

Critério III – A paisagem de Blaenavon constitui-se em uma excepcional ilustração em forma material da estrutura social e econômica da indústria do século XIX; Critério IV – Os componentes da paisagem de Blaenavon juntos formam um excepcional e completo exemplo de paisagem industrial do século XIX (UNESCO, 2000 apud TCBC, 2011, p. 8, tradução nossa).

ICOMOS considera na apreensão da paisagem industrial de Blaenavon todos os sítios associados à atividade industrial realizada ali anteriormente. Em relação aos valores, são destacados os valores arqueológicos; valores cultural e histórico; valores visuais e estéticos; valores ecológicos e de conservação da natureza; valores geológicos; valores de amenidade; valores da comunidade; valores agrícolas; valores minerais; valores turís-

ticos; valores de educação e investigação. Nos itens subsequentes do plano são apresentados diferentes mapeamentos com pontos para identificação dos edifícios representativos da paisagem industrial de Blaenavon, traços para as vias e polígonos para as áreas. Os polígonos representam as áreas de interesse e equipes responsáveis pela administração de cada área. Destaca-se também nesses mapeamentos as características predominantes em cada área, como os rios, áreas verdes, áreas ocupadas, entre outras; além da possibilidade de sobreposição dessas informações.

Considerada a larga extensão, assim como as diferentes administrações responsáveis pela manutenção da paisagem industrial de Blaenavon, no plano considera-se a boa gestão como chave para a efetiva proteção e promoção dos valores universais do sítio. Realizada sobre diferentes escalas de atuação, em âmbito mais amplo, percebe-se diversas organizações que apresentam informações, guias de boas práticas, legislação específica para a proteção e promoção dos patrimônios mundiais existentes nos limites do Reino Unido. Ainda em relação à gestão, nos planos são estabelecidas questões sumárias, tais como o monitoramento; renovação das sociedades e seus objetivos; confirmação da estrutura de gestão e responsabilidades; garantias de financiamentos futuros; associações com entidades privadas para fins de financiamento. Em relação à proteção do caráter desse sítio como patrimônio mundial, se recomenda a utilização de estudos realizados sobre a área em políticas públicas direcionadas à paisagem; ações contínuas para a proteção e uso do espaço; consideração do patrimônio intangível; encorajamento da comunidade para sua participação em ações de proteção e conservação dos valores da paisagem industrial de Blaenavon; utilização de técnicas de informação para a construção de uma eficiente base de dados e identificação de qualidades para o monitoramento e manutenção (TCBC, 2011, p. 39 e 46, tradução nossa).

Como forma de reativação econômica da paisagem industrial, é proposta a promoção de atividades de cunho econômico e social, a exemplo do turismo cultural, como uma atividade de grande potencialidade (TCBC, 2011, p. 76, tradução nossa). Em relação à gestão, é mencionada a organização hierárquica das entidades associadas, em ações direcionadas a diferentes temas como Marketing e Promoção (integração as medidas de interpretação e apresentação dessa paisagem); Educação e Interpretação; Acesso e Paisagem (propostas de zonas dinâmicas, e instalação de painéis informativos e interpretativos); Ambiente Histórico (revisão dos planos de identificação, proteção, conservação, apresentação e monitoria dos monumentos); Ambiente Natural; e o Centro de Blaenavon (desenvolvimento de planos e implantação de propostas para a regeneração e

restauração do centro; integração com outros planos desenvolvidos para essa área, assim como com a comunidade e demais entidades administrativas; e a construção de um fundo de financiamento).

MARCO CONCEPTUAL Y METODOLÓGICO PARA LOS PAISAJES ESPAÑOLES

O *Marco Conceptual y Metodológico para los Paisajes Españoles*, foi desenvolvido através da Junta de Andaluzia direcionado à comunidade espanhola. Como o próprio nome pressupõe, o *Marco* apresenta uma ampla gama teórica, seguida de propostas metodológicas direcionadas ao âmbito paisagístico em três diferentes escalas: escala estadual, escala sub-regional, e escala local, todas voltadas à Comunidade Autônoma de Andaluzia, na Espanha. Explora em sua construção a base teórica apresentada por diferentes autores que discutem a temática de paisagem, seguido dos planos que abrangem tal tema, em especial o CEP e o LCA.

O principal propósito descrito no documento é oferecer um marco conceitual e metodológico para os estudos e atuações em paisagem desde uma perspectiva da utilidade da paisagem para um bom governo do território. Questões essas presentes no CEP, principal referência do *Marco*, e que serve como um guia para sua aplicação. Além do CEP, o *Marco Conceptual y Metodológico para los Paisajes Españoles* também utiliza como referência o LCA, no qual se pretendeu verificar as possibilidades de adoção de parte de cada fase apresentada no método em relação a iconografia, cartografia e documentação na realidade espanhola. Cabe mencionar que o guia compreende que “cada paisagem, cada tipo de paisagem ou área paisagística [...] se explica pelas relações entre sua base natural, sua história e a percepção das sociedades que a tem como marco vital” (CHUECA, P. R.; ZOTANO, J. G., 2010, p. 14, tradução nossa).

O *Marco Conceptual y Metodológico para los Paisajes Españoles* em seus aspectos conceituais apresenta relevantes considerações acerca do estudo paisagístico e a ordenação da paisagem através de sua gestão a fim de “[...] que se possa ajudar a superar o entorpecimento e a desmoralização causados por uma atitude puramente defensiva baseada somente na proteção [...] considerando, portanto, todo o território como paisagem [...] incluídas as paisagens comuns ou degradadas” (CHUECA, P. R.; ZOTANO, J. G., 2010, p. 24, modificado, tradução nossa).

[...] a paisagem é resultado de numerosas fases que se inter-relacionam, sendo por vezes subjetiva ou objetiva, natural e cultural, ideal e material, individual e social (BERTRAND, 1992 apud CHUECA, P. R.; ZOTANO, J. G., 2010, p. 25, tradução nossa). Assim, pois, qualquer teoria integradora da paisagem tem de ser capaz de prestar

atenção nesta aparente dualidade entre o real e o representado, a natureza e a sociedade, as formas e os processos, a construção física e a representação psicológica, o espaço e a imagem, Dualidade que se resolve em um seio de concepções mais amplas e ágeis (CHUECA, P. R.; ZOTANO, J. G., 2010, p. 25, tradução nossa).

Logo, se propõe uma chamada a fim de “ver e desfrutar a paisagem desde uma pluralidade de territórios pessoais e trajetos cotidianos” (CHUECA, P. R.; ZOTANO, J. G., 2010, p. 26). Em meio a isso, são apresentados no *Marco* sete conteúdos específicos: 1. Fontes (revisão dos recursos analíticos disponíveis); 2. Atributos (pautas de caracterização das paisagens espanholas); 3. Dinâmicas (revisão das pressões e fatores de transformação); 4. Qualidade (qualificação e objetivos de qualidade); 5. Método (integração em um procedimento avaliativo e propositivo integrado); 6. Aplicação (calibração do procedimento em três escalas paisagísticas de referência); 7. Prioridades: tipos prioritários de paisagem merecedores de atenção.

A tarefa proposta no *Marco Conceptual y Metodológico para el Paisaje* segue com a exposta no CEP. Fundamenta-se em entender a paisagem além do enfoque protecionista e estático, conta com novas tecnologias para a aquisição, gestão e interpretação de dados, como as ferramentas de análise espacial baseadas em SIG, que com o auxílio de outras ferramentas permite propor métodos de classificação da paisagem (CHERRILL, 1994; ÁLCANTARA MANZANARES, 2008; AGUILÓ ALONSO et. al., 2007 apud CHUECA, P. R.; ZOTANO, J. G., 2010, p. 37, tradução nossa).

Em relação às metodologias de caracterização da paisagem, no *Marco* destaca-se que isso supõe “[...] não somente descrever, mas individualizar, situando a paisagem em um contexto, mostrando sua extensão e confrontando-a com outras mediante a detecção de características diferenciadoras. Supõe tanto uma descrição, como uma classificação e delimitação” (CHUECA, P. R.; ZOTANO, J. G., 2010, p. 73, tradução nossa). Outro aspecto relevante apontado no documento se refere à descrição, na qual menciona que há uma separação entre as técnicas que realizam uma mera descrição analítica da paisagem, mapeando a localização dos recursos cênicos; e as referentes à dimensão valorativa, que atribui a cada paisagem uma medida ou valor em função de alguns critérios prefixados. Os mapas gerados ao fim tendem a abarcar a identificação e denominação de áreas e tipos de paisagem, a caracterização dessas paisagens, e uma versão definitiva de áreas e tipos.

Acerca da condição da paisagem como bem econômico, no *Marco Conceptual y Metodológico para el Paisaje* se discute que não existe um mercado paisagístico, e, portanto, é frequente uma apropriação abusiva da paisagem:

[...] o promotor que urbaniza para monopolizar para fins de privilégios; os arranha-céus que se beneficiam da vista panorâmica de uma cidade histórica e cuja integridade dá espaço ao perigo. Para avaliar os benefícios da política de paisagem e evitar situações abusivas é preciso acudir as mediações indiretas e introduzi-las na economia. (BOSCHET, 2007 apud CHUECA, P. R.; ZOTANO, J. G., 2010, p. 153, tradução nossa).

Tais utilizações impróprias tendem a ser nocivas à paisagem e afetar diretamente a percepção que as pessoas têm desse espaço, uma vez que tal percepção parece determinada pelo modo como elas estabelecem vínculos funcionais com o território e as relações sociais mediante as quais se produz o encontro cotidiano com o meio (CHUECA, P. R.; ZOTANO, J. G., 2010, p. 154, tradução nossa). Spirn (1998) acrescenta que a paisagem tem sua própria linguagem, e os topônimos e um determinado espaço contêm por vezes chave para a interpretação do território (SOUSA Y GARCÍA-MURILLO, 2001 apud CHUECA, P. R.; ZOTANO, J. G., 2010, p. 163, tradução nossa).

O *Marco Conceptual y Metodológico para el Paisaje* também menciona as seis funções e valores associados à paisagem, sendo as seguintes: Função Socioeconômica com valor de uso associado direta ou indiretamente; Função Ambiental com valor de existência associado (questões biológicas, flora e fauna, prevenção de incêndios); Função identitária/emocional, com valor simbólico associado, como vivências pessoais (recordações/memória) e cotidianidade (familiaridade, espaço socializador); Função identitária/patrimonial, valor com legado associado (gastronomia, folclore, cultura, arte, linguagem, etc.); Função estética, com valor estético associado (beleza); Função de fonte de vida/marco vital associado (dignidade do espaço vivido, contribuição à convivência, tranquilidade, espiritualidade, sustentabilidade, uso futuro, e disfrute potencial) (MIRÓ, 2007; PARDOEL Y RIESCO CHUECA, 2009 apud CHUECA, P. R.; ZOTANO, J. G., 2010, p. 167, tradução nossa).

Considerada como uma das principais contribuições deste plano, destaca-se a associação nele mencionada das três diferentes escalas paisagísticas. Nesse caso atenta-se aos bens e serviços prestados e seus benefícios potenciais, demonstrando a funcionalidade prática da identificação das diferentes qualidades da paisagem, sua atenção no meio e seu efeito na vida das pessoas. Na introdução à aplicação em três escalas, inicialmente ressalta a necessidade de ajustar a metodologia da paisagem ao âmbito de inter-

venção política. Um requisito importante para sua aplicação é a busca pela mencionada modularidade ou escalabilidade, ou seja, “[...] a capacidade de um método ou discurso paisagístico de adequar-se às diferentes escalas territoriais, assim como para ordená-las hierarquicamente entre si” (CHUECA, P. R.; ZOTANO, J. G., 2010, p. 236, tradução nossa).

Em meio as diferenças de escala e suas contribuições, o *Marco Conceptual y Metodológico para el Paisaje* distingue a função de cada uma delas, sendo, a escala do corpo humano; a escala arquitetônica, com edifícios ou jardim que estabelecem o marco de percepção; a escala urbana para a vida cotidiana em aglomerações; a escala regional na consideração de redes de núcleos urbanos e seus espaços rurais intermédios; a escala geográfica ou a ecologia na percepção de padrões abstratos ou sinópticos. “[...] Ao todo o que é válido ou relevante a uma escala tem seu correlato em outra escala, mas pelo simples feito de interpretar os resultados de um estudo com sua escala própria desde outra mais global ou mais detalhada supõe um exercício crítico que enriquece a compreensão” (CHUECA, P. R.; ZOTANO, J. G., 2010, p. 236-237, tradução nossa).

REGISTRO DE PAISAJES DE INTERÉS CULTURAL DE ANDALUCÍA

O *Registro de Paisajes de Interés Cultural de Andalucía* (R-PICA) é um documento concebido em âmbito de critérios para projetos e atuações sobre a paisagem, um dos protagonistas das políticas que têm incidência territorial. Foi desenvolvido por agentes do *Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico* (IAPH) em 2012. Conforme descrito no R-PICA, a categoria de paisagens culturais ou patrimoniais oferece uma nova escala na qual é possível compreender os valores dos bens culturais. “Superados como paradigma de tutela patrimonial, os conjuntos históricos e os entornos se revelam insuficientes para uma responsabilidade de proteção que se fixa em escala geral do território. Isso motiva uma mudança na própria proteção” (CÁMARA, et. al., 2012, p. 65, adaptado, tradução nossa). Através disso, o R-PICA pretende, por meio da apresentação das paisagens de interesse cultural dessa comunidade autônoma situada no sul da Espanha, proporcionar novas chaves, métodos e temas de debate sobre como entender e gerir o patrimônio cultural como fator de qualidade para as populações e territórios.

O documento é iniciado com uma discussão em torno dos temas “paisagem”, “paisagem cultural” e “paisagem de interesse cultural”, demonstrando a importância do conhecimento dos conceitos utilizados na elaboração de planos, projetos e ações. Inicia com o adjetivo “cultura”, comumente utilizado em discussões acadêmicas associadas à

paisagem. Nesse caso, diversos autores (FERNÁNDEZ-GALIANO, 2008; LOPO, 2007; MARTÍNEZ DE PISÓN, 2008, p. 42 apud CÁMARA, et. al., 2012, p. 66, tradução nossa) defendem que “este adjetivo seria desnecessário ao considerar que para que haja paisagem deve haver percepção humana e, desde essa base, toda paisagem seria cultural”. E acrescenta que todas as paisagens são culturais, mas nem todas são de interesse cultural, visto que muitas não têm significados expressivos desde o ponto de vista patrimonial. O R-PICA assume a definição de paisagem cultural proposta no *Plan Nacional de Paisaje Cultural* (PNPC, 2011): “paisagem cultural é o resultado da interação no tempo das pessoas e do meio natural, cuja expressão é um território percebido e valorizado por suas qualidades culturais, produto de um processo e suporte da identidade de uma comunidade” (PNPC, 2011, p. 22 apud CÁMARA, et. al., 2012, p. 66, tradução nossa).

Reconhece-se que “definir paisagens de interesse cultural supõe a atribuição de valores patrimoniais a uma parte do território” (CÁMARA, et. al., 2012, p. 66, tradução nossa). Portanto, trata-se de uma tarefa de extrema responsabilidade e que demanda a participação ativa de todos os envolvidos, em especial a comunidade que cerca a paisagem.

Pode-se dizer que através da paisagem se abrem novos caminhos de gestão dos bens culturais, participando da orientação atual sobre o tratamento do patrimônio cultural, que não se direciona como único destino a criação de delimitações para a proteção, mas também aos aspectos relacionados com a educação ou didática patrimonial, o desenvolvimento territorial, a participação pública, a governança territorial ou, inclusive, como fator de bem-estar social (CRUZ; ESPAÑOL, 2009, p. 37 y ss.; MATA, 2008, p. 158 y ss. apud CÁMARA, et. al., 2012, p. 67, tradução nossa).

Dessa maneira, se reconhece que ao atribuir políticas direcionadas à paisagem também são agregados elementos de relevância para a compreensão do território que inicialmente não estavam inclusos nas percepções de preservação do patrimônio, através de uma gestão integral do território com novos modelos de participação cidadã. Traçando um paralelo da política de preservação brasileira na categoria de conjunto, reconhece-se no R-PICA a relevância no conceito de entorno, apresentando grande avanço na proteção. Entretanto, não mais suficiente para a compreensão do todo, conforme possibilita a visão em escala paisagística. Em vista disso, no documento do IAPH destaca-se a necessidade de uma reflexão institucional normativa e técnica sobre o conceito de paisagem de interesse cultural e sua relação com os bens culturais, desde uma percepção sensorial, até a produção de experiência cultural (conhecimento, história, identidade,

estética, etc.) (CÁMARA, et. al., 2012, p. 67, tradução nossa). Isso requer medidas específicas com critérios precisos para a seleção, identificação e localização dessas paisagens, conforme proposto no R-PICA:

a) Uma escala territorial que permita certa homogeneidade em sua caracterização e a comparação entre paisagens. b) A representatividade como patrimônio cultural. Tem que ser possível identificar e perceber valores do patrimônio cultural, material e imaterial, tendo em conta não somente a atribuição especialista, mas também que sejam socialmente percebidos e com uma manifestação adequada da escala aplicada seguindo o ponto destacados em item anterior. c) Um conjunto de qualidades perceptivo-formais singulares. [...] Ou seja, que mantenham condições adequadas de integridade, conservação, autenticidade, contemplação, etc. (CÁMARA, et. al., 2012, p. 68, tradução nossa).

De maneira semelhante a seleção de paisagens passíveis de serem protegidas, há de se escolher aquelas que não devem receber proteção. Em relação aos critérios de localização/delimitação, no documento compreende-se a paisagem como manifesta de forma contínua no território. Há de se considerar que quando uma paisagem está sendo qualificada de acordo com seu interesse cultural, isso pode fazer com que partes do território sejam individualizadas ou selecionadas pela concentração, singularidade e/ou representatividade de elementos materiais e imateriais do patrimônio cultural em condições harmônicas com seu entorno (CÁMARA, et. al., 2012, p. 68, tradução nossa). Nesse sentido, a delimitação da localização das paisagens tem de seguir mais como faixas de transição, do que limites definidos conforme se estabelece nos conjuntos históricos e delimitação de seu entorno. Em relação à escala territorial de análise destacam-se as de 1:10.000 que contêm maior precisão nos detalhes que compõem a paisagem, ou em escala mais ampla como 1:40.000 e 1:50.000, para demonstrar a totalidade de determinado território.

A etapa seguinte é composta pela classificação e caracterização. R-PICA estabelece seis grandes sistemas de referência patrimonial: assentamentos (dominante rural, dominante urbana e aglomerações urbanas históricas); infraestruturas territoriais (comunicações e transportes, a exemplo das infraestruturas ferroviárias e as hidráulicas-eólicas); segurança e defesa (vigilância e defesa); produção e transformação (agrária e pesqueira; mineral e industrial); crenças, artes e comunicação (ritual, artístico e comunicação); e acidentes geográficos conotados (relacionados com a água, referentes visuais, e zonas de trânsito) (CÁMARA, et. al., 2012, p. 69 e 70, tradução nossa).

Para a etapa de descrição o R-PICA sugere quatro epígrafes: as características, atividades ou ideias associativas que dão caráter à paisagem; as chaves espaciais de ca-

da paisagem de interesse cultural, fundamentada em seus aspectos geográficos básicos, os grandes elementos naturais e as características básicas do povoamento; a síntese das chaves históricas que modelam no tempo a realidade de cada paisagem, de maneira a transmitir os acontecimentos e processos históricos que influenciaram em sua conformação atual e os recursos patrimoniais a eles associados; os usos e atividades, com a atividade humana compreendida como modeladora das formas da paisagem; e a revisão das referências, observações e encontros literários que têm sido realizados sobre cada paisagem (CÁMARA, et. al., 2012, p. 71, tradução nossa).

Os esquemas territoriais propostos em R-PICA visam atuar em uma classificação e síntese da relação de cada paisagem com seu entorno. O R-PICA propõe um sistema de códigos gráficos de maneira abstrata a fim de traduzir em uma classificação espacial as distintas tipologias encontradas no contexto de Andaluzia, como as paisagens cujos valores aparecem associados a seu caráter simbólico e reconhecido; e outros que se encontram dentro de uma área muito concreta e diferenciada de seu entorno próximo; lugares cujo valor radica na relação existente entre vários elementos dispersos e descontínuos no território; entre outros. Tais códigos de classificação espacial se organizam em pontos para localização e lugares por referências/simbologia espacial; linhas para os eixos lineares contínuos e descontínuos; redes para a malha contínua e descontínua; área ou polígonos para zonas limitadas e ilimitadas (CÁMARA, et. al., 2012, p. 71, tradução nossa).

Através da fusão dessas diferentes etapas mencionadas por Cámara (et. al., 2012), os autores destacam que se tem conseguido contextualizar o espaço dentro do território: “com ele, se lançam propostas de leitura espacial de cada paisagem que possa ser de interesse na gestão futura de contextos paisagísticos, que se difere das delimitações empregadas na atualidade na tutela do patrimônio” (CÁMARA, et. al., 2012, p. 71, adaptada, tradução nossa). Na proposta de análise e imagem das paisagens de interesse cultural em perspectiva espacial e biológica, os autores sugerem no R-PICA a identificação e localização dos principais elementos de diferentes naturezas que caracterizam a paisagem: elementos abióticos (geomorfológicos ou elementos construídos lineares com articulação territorial); e elementos bióticos (agrobiológicos como as formações vegetais e usos da terra). Essa caracterização é seguida de um texto descritivo, a fim de transmitir as características da paisagem a uma escala geográfica menor que a adotada em seu perfil, como aspectos sensoriais e intangíveis.

Como instrumentos de proteção, gestão e ordenação, o R-PICA apresenta o estudo do estado de planejamento territorial e urbanístico das paisagens de interesse cultural. Na primeira fase houve uma análise dos planos incidentes na paisagem, a exemplo dos planos gerais de ordenação urbanística, as normas subsidiárias e a delimitação do solo urbano. Depois dessa etapa de identificação se propõe estudar em cada caso as determinações que afetam cada paisagem, através da localização cartográfica de seus feitos relevantes, e os aspectos gerais fundamentais incidentes.

Quando a área consultada apresenta proteções especiais atribuídas, se tem enfatizado quais os elementos protegidos e qual o tipo de proteção que o foi designada (proteções definidas por planos urbanísticos, pela legislação vigente, etc.)” (CÁMARA, et. al., 2012, p. 74, tradução nossa).

Como última etapa proposta no R-PICA destaca-se a fase de valoração, diagnóstico e recomendações, na qual se propõe registrar os valores principais de cada paisagem de interesse cultural; relacionar os impactos e ameaças; e as recomendações básicas para a gestão da paisagem e sua planificação espacial e setorial. Ao fim se reconhece a grande relevância de elaboração do R-PICA visto que as paisagens culturais ainda são consideradas um patrimônio emergente, atrativo, original, e com um crescente interesse para a comunidade científica e do entorno desses locais, o que contribui para sua análise, consideração e proteção. Devido a seu estudo ainda incipiente, também se destaca como principais dificuldades os escassos materiais relativos a esse tema, desde o ponto de vista conceitual, até o âmbito da gestão. Menciona-se, portanto, a necessidade de incorporar novas escalas para a gestão dos bens patrimoniais (itinerários culturais, paisagens culturais...), como contrapartida as dificuldades conceituais e de procedimentos que comprometem a gestão e a proteção das paisagens de interesse cultural (CÁMARA, et. al., 2012, p. 75, tradução nossa).

METODOLOGIA DE PAISAGEM DA CATALUNHA

A metodologia de paisagem da Catalunha apresenta-se como um guia para a elaboração do Catálogo de Paisagem, um dos instrumentos previstos na Lei de Paisagem da Catalunha. O objetivo geral de formulação desses catálogos é perceber as diferentes paisagens conformadas em determinados territórios, nesse caso, na Catalunha. Para tal objetivo a metodologia propõe um esquema em quatro diferentes fases: 1. Identificação e caracterização da paisagem; 2. Avaliação da paisagem; 3. Definição dos objetivos de qualidade paisagística; e 4. Estabelecimento de propostas de medidas e ações. A fase 1 consiste em identificar os elementos de caráter perceptivos e simbólicos que definem a

paisagem, e que a torna diferente de outras paisagens. Após essa identificação das informações, o indicado pela metodologia é a geração de uma cartografia que descreva o caráter da paisagem, em um inventário que contenha seus valores, em especial, os valores atribuídos pela comunidade. Além disso, tem de ser identificada a dinâmica geral da paisagem, seus fatores naturais; as tendências socioeconômicas; e a legislação vigente ou políticas territoriais, urbanísticas e setoriais incidentes sobre a paisagem.

Na fase seguinte de avaliação da paisagem é indicada a aplicação do método de planejamento estratégico DAFO, ou em português a “Análise FOFA” (identificação das Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças), compreendida como útil para análises globais e integradoras de situações e organizações complexas. A terceira fase de definição dos objetivos de qualidade paisagística é composta pela exposição por parte das administrações públicas e a coletividade em relação às características paisagísticas de seu entorno. É notável que nessa etapa a participação de todos os agentes implicados na paisagem tem um papel muito relevante.

Em última fase de estabelecimento de propostas de medidas e ações, destaca-se que para cada unidade de paisagem há um conjunto de atribuições e ações distintas a elas associadas, relacionadas a sua natureza física e urbanística, e sua escala territorial. Os resultados dessa fase podem gerar, orientar e encontrar sua expressão nas diversas atuações setoriais ou em projetos de escalas mais detalhadas, com ações sempre acompanhadas da consulta pública e social.

O conceito de paisagem adotado nessa metodologia é descrito como semelhante a definição proposta no CEP. Emerge da integração de três componentes principais: o sistema, a morfologia e a imagem. Considera-se a existência do sistema biofísico e socioeconômico subjacente constituído por um conjunto de elementos, agentes e processos inter-relacionados, tanto de tipo natural como cultural, que atuam em um setor determinado da superfície terrestre. São processos inerentes ao funcionamento do sistema, cada território apresenta uma morfologia, uma fisionomia própria. De todo modo, a paisagem é também uma sequência de planos que congregam da visão panorâmica, até os detalhes, observada através de um contexto histórico e cultural, agregado à imagem subjetiva que cada indivíduo constitui e que é carregada de significados (NOGUÉ I FONT, 2013, tradução nossa). Complementa que a paisagem é o reflexo de um sistema territorial vigente em cada período histórico. A paisagem muda porque muda o sistema territorial que a produz (NOGUÉ I FONT, 2013, tradução nossa).

Na metodologia se descreve que a identificação e posterior caracterização das unidades de paisagem constituem a compreensão e visualização da estrutura, e o funcionamento geral do território e da diversidade paisagística de cada um dos âmbitos de planejamento territorial. “Definitivamente, as unidades de paisagem expressam os grandes conjuntos paisagísticos existentes em cada âmbito territorial” (NOGUÉ I FONT, 2013, p. 33, tradução nossa). Como procedimento para a identificação e delimitação das unidades de paisagem, a metodologia sintetiza que o critério fundamental é o reconhecimento das discontinuidades paisagísticas mais relevantes do meio geográfico, e em sequência, subdividi-las em unidades de gamas superiores baseadas na diferenciação interna. A fim de auxiliar nesse processo, na metodologia se considera como fundamental a utilização de SIG; a partir da interpretação dos mapas e dos diferentes usos do solo, é possível dividir o território, priorizando os elementos predominantes em cada área, o que configura uma relevante característica para a definição das unidades de paisagem (NOGUÉ I FONT, 2013, p. 40, tradução nossa).

Em relação aos valores atribuídos pelos agentes que intervêm e à população que desfruta da paisagem, utiliza-se como métodos de identificação o inventário, a descrição e a cartografia. Como resultado dessa identificação destaca-se a emissão de informes de impactos e integração paisagística, no planejamento de estratégias de desenvolvimento turístico, sua integração a iniciativas de educação na paisagem, entre outras funções (NOGUÉ I FONT, 2013, p. 45, tradução nossa). Cabe mencionar, conforme descrito em tal metodologia, que nem todos os valores identificados com a participação da comunidade podem ser representados cartograficamente. Isso se deve ao seu alto grau de subjetividade, e que, portanto, devem ser descritos com o máximo grau de detalhamento.

A metodologia ainda destaca três fases relacionadas a representação gráfica dos valores: 1. Identificação e seleção dos elementos do território que podem ser considerados como valores da paisagem; 2. Tratamento da informação de origem, criação efetiva das camadas de informação geográfica e inserção dos atributos temáticos; 3. Classificação da informação de acordo com os grupos de valores selecionados, simbolização e edição final de cada mapa (NOGUÉ I FONT, 2013, p. 46, tradução nossa). Como principais fontes utilizadas para a obtenção de informações relativas aos valores da paisagem destaca-se a cartográfica (topográfica, temática, zoneamento, usos do solo, ocupação e os âmbitos de proteção), registros oficiais, trabalho de campo, a participação cidadã e a fonte bibliográfica.

A Metodologia de Paisagem da Catalunha aborda o t3pico de estudo da din4mica atual da paisagem na perspectiva de identifica33o e mapeamento das din4micas, atividades e processos que incidem mais notoriamente na configura33o da paisagem atual (a urbaniza33o, o turismo, as atividades extrativas, as infraestruturas, os inc4ndios, as atividades agr4rias). Trata-se dos primeiros impactos da tend4ncia atual sobre o espa3o, sobre a popula33o, as perturba33es na paisagem causadas pela atividade humana no territ3rio.

Para os estudos da poss3vel evolu33o futura da paisagem, a metodologia estabelece como observa33o de diversos fatores como as din4micas naturais, as tend4ncias socioecon3micas, as consequ4ncias a partir da implanta33o de pol3ticas territoriais, urban3sticas e setoriais vigentes. H4 de se considerar tamb4m a influ4ncia dos agentes end3genos, com as estrat4gicas e atua33es propostas pelas administra33es, entidades e cidad4os que podem condicionar na evolu33o da paisagem, como a conserva33o da natureza, planejamento hidrol3gico, ind4strias, infraestrutura, aspectos agr4rios. Assim como a influ4ncia de agentes ex3genos, atrav4s de pol3ticas externas que incidem no meio, neste caso o paisag3stico (NOGU4 I FONT, 2013, p. 48).

Outro t3pico a ser destacado s4o as “por33es do territ3rio que apresentam uma determinada heterogeneidade, complexidade ou singularidade desde um ponto de vista paisag3stico” (NOGU4 I FONT, 2013, p. 49, tradu33o nossa). Compreende-se que esse tipo especial de paisagem pode pertencer a uma ou mais unidades de paisagem, tendo de utilizar-se de escalas de trabalho mais detalhadas, entre 1:25.000 e 1:10.000. Para a caracteriza33o das unidades de paisagem, na metodologia s4o ressaltados alguns pontos de interesses, como: dados gerais; caracter3sticas distintas (car4ter da paisagem); elementos naturais e humanos que constituem a paisagem; evolu33o hist3rica da paisagem; organiza33o atual da paisagem; express4o art3stica da paisagem; din4mica atual da paisagem; valores paisag3sticos; principais rotas e pontos de observa33o e aproveitamento da paisagem; riscos e impactos; descri33o da poss3vel evolu33o de cada unidade de paisagem. Na fase de evolu33o da paisagem considera-se a avalia33o das amea3as e oportunidades; e na fase final de planejamento, os objetivos de qualidade paisag3stica; medidas e atua33es (NOGU4 I FONT, 2013, p. 52, tradu33o nossa).

O processo de participa33o e consulta p3blica e social apresentado na Metodologia de Paisagem da Catalunha surge atrav4s do objetivo principal de que os agentes e cidad4os individuais expressem suas percep33es acerca da paisagem e discutam as transforma33es por eles percebidas no meio. Atrav4s disso ajudariam a definir metas

para melhorá-las. Como principais mecanismos para promover a participação pública no catálogo de paisagem, destacam-se: pesquisas de opinião via telefone; consulta através de sites eletrônicos; entrevistas com agentes da paisagem; oficinas em âmbito territorial; e promoção de debates. Demonstrem, portanto, diversificadas formas de alcançar a comunidade em suas diversas possibilidades de integração e acesso na atualidade.

RECOMENDAÇÕES PARA A PAISAGEM DIRECIONADAS AO COMPLEXO FEPASA

Em meio às diversas metodologias de paisagem desenvolvidas em âmbito internacional aqui apresentadas, cabe destacar os conceitos e recomendações aplicáveis ao caso do Complexo FEPASA no Brasil. No CEP, documento utilizado como principal fundamento nos diversos planos direcionados à paisagem, destaca-se a definição de paisagem como qualquer parte do território tal como a percebe a população, conformada pelos patrimônios cultural e natural. Essa definição demonstra a notável abrangência desse conceito, e para se trabalhar em meio a essa amplitude, no CEP sugere-se a integração da paisagem nas diferentes políticas incidentes no âmbito territorial. Nesse sentido, segue em concordância com as diversas cartas patrimoniais apresentadas no Capítulo I desta investigação. Ademais, o fato de considerar em sua definição também as paisagens de caráter mais singelo e degradado, permite reconhecer os conjuntos ferroviários nesses casos, por vezes não considerados como patrimônio digno de proteção, mesmo verificadas as valorações a eles atribuídas, haja vista seu caráter recente na história da humanidade, e por vezes caracterizado por elementos pouco monumentais. As mencionadas valorações têm de ser percebidas por pessoas que vivenciaram e vivenciam esse bem, reconhecendo-se, portanto, de modo similar ao observado no CEP a comunidade como principal agente na valoração e concepção do patrimônio. Por fim, o CEP destaca o caso das paisagens transfronteiriças, ou seja, que atingem mais de uma fronteira, demandando programas comuns direcionados a esses casos. Correlacionando essa definição ao caso do patrimônio ferroviário, é possível reconhecer seu caráter como paisagem transfronteiriça por meio dos trilhos que ultrapassam distintos territórios, necessitando, portanto, de ações conjuntas entre as diferentes administrações dos limites que o comportam.

As contribuições da metodologia LCA para o Complexo FEPASA, inicialmente centram-se nos elementos sugeridos na caracterização da paisagem, tais como a geologia, relevo, usos do solo, assentamentos humanos, dentre outros. Na caracterização da paisagem que conforma o Complexo FEPASA não nos centraremos nessa diversidade

de elementos, uma vez que isso demandaria tempo, e a caracterização completa da paisagem não é o foco principal deste estudo. Sugere-se a sobreposição dessas informações em ferramenta SIG, amplamente considerada neste trabalho, auxiliando na caracterização e análise da área. A caracterização apresentada no LCA como a identificação de áreas de distintas características, sua classificação, mapeamento e descrição compõe o que, em partes, pretende-se apresentar no Complexo FEPASA, como maneira de demonstrar os elementos que caracterizam a paisagem que compreende esse conjunto ferroviário em escala local, ou seja, 1:10.000, assim como em escala urbana de 1:25.000, conforme sugere o LCA. Por fim, destaca-se a possibilidade de aplicação da metodologia nas políticas de incidência paisagística, de maneira a influenciar nas decisões acerca de mudanças de usos na paisagem, e demais intervenções planejadas. De maneira semelhante a este estudo, os resultados das valorações são compreendidos em LCA como cruciais para compreender o caráter da paisagem e suas diferentes transformações através dos tempos.

No caso do plano adotado ao Patrimônio Mundial de Blaenavon, aponta-se como medida para a ampla atuação em um espaço de larga extensão, e em nível urbano, conforme previsto no caso do Complexo FEPASA em Jundiaí-SP, o envolvimento de diferentes agentes que atuam frente ao objetivo central de conservação da paisagem. Trata-se de alianças de distintas origens (público, privada ou voluntários da comunidade). Para isso realiza-se um zoneamento específico, visando organizar a área de acordo com suas características, no qual são demarcados os responsáveis por cada espaço, e pelas ações previstas dentro de um plano geral (formulado por todos esses agentes), sobre ações convergentes com suas especialidades e interesses. Tal medida se insere na proposta defendida neste estudo sobre a integração do objetivo de conservação do patrimônio com as demais políticas propostas que incidem no meio.

O *Marco Conceptual y Metodológico para el Paisaje* propõe o mapeamento da dimensão valorativa da paisagem, por meio de sua caracterização e representação em áreas e tipos. Tal metodologia baseia-se na LCA, portanto, a caracterização é sugerida a partir dessa primeira recomendação. Em relação ao mapeamento, o caso da valoração atribuída ao Complexo FEPASA será abarcado no Capítulo IV deste estudo, por meio da metodologia AVP, no que tange à valorização atribuída pela comunidade ao patrimônio estudado. Ao fim desse reconhecimento se propõe justamente o mapeamento de tais valores, de maneira a visualizar espacialmente a valoração, e possibilitar que esse levantamento auxilie na gestão do espaço. Dentre as demais recomendações apresenta-

das no *Marco Conceptual y Metodológico para el Paisaje*, cabe mencionar a percepção da comunidade para com o espaço, determinada pelos vínculos funcionais e as relações que ela estabelece no território, sendo essa mais uma questão que se pretende identificar no capítulo subsequente.

A principal contribuição do R-PICA para a análise que se propõe ao Complexo FEPASA se concentra no âmbito da conceituação relacionada ao tema paisagem. Em primeiro momento é mencionada a insuficiência da consideração apenas do entorno na proteção voltada aos conjuntos na escala geral do território, o que demanda uma mudança na política de proteção. No R-PICA, sugere-se a abordagem desses bens na escala da paisagem, com a participação de todos os envolvidos, considerados os valores reconhecidos pela comunidade. Ademais, destaca-se que a delimitação da localização das paisagens tem de seguir mais como faixas de transição, do que como limites definidos. Essa afirmação, de maneira semelhante ao mencionado no CEP em relação à paisagens transfronteiriças, também pode ser direcionada ao caso do patrimônio ferroviário presente em diferentes localidades, que se conformam e interligam através do trilho do trem que ultrapassa fronteiras, abarcado na mais ampla escala paisagística. A representação dos elementos que compõe a paisagem segue no R-PICA uma série de sugestões nas quais se pretende aplicar ao caso do Complexo FEPASA, tais como os pontos para referenciar locais; linhas para os eixos lineares; redes para malhas contínuas; e áreas ou polígonos para zonas.

A metodologia de paisagem da Catalunha é direcionada à elaboração do Catálogo de Paisagem, que se refere à percepção das diferentes paisagens que conformam um meio. Trata-se de uma concepção mais ampla, na qual nos centramos em uma pequena parcela denominada Unidades de Paisagem. Essas Unidades são conformadas pela caracterização das paisagens em escala menor de compreensão, no qual se propõe identificar determinados elementos que as tornam diferentes de outras. Tal caracterização é uma ação prevista nas diversas outras metodologias de paisagem destacadas neste item. Assim sendo, se relaciona à identificação das discontinuidades paisagísticas no meio geográfico, ou seja, observação na qual se permite reconhecer a composição de distintos elementos que caracterizam determinadas paisagens como únicas no território. O SIG é concebido como primordial nesse processo. Entretanto, no que tange às valorações atribuídas pela comunidade, na metodologia se destaca que nem todos esses valores podem ser representados cartograficamente. Tal afirmação é de interesse direto neste estudo uma vez que, dentre os objetivos propostos, insere-se o mapeamento da aplicação da

metodologia AVP, cujas técnicas são diretamente relacionadas à valoração da comunidade para com o meio estudado. Logo, é relevante observar que nem todos os fatores subjetivos são facilmente mapeáveis.

As problemáticas envolvidas ao tratamento das paisagens culturais são tratadas por Naranjo (2013) por meio da necessidade de desenvolvimento de um marco teórico e metodológico relacionado à paisagem, de modo a priorizar a reconstrução dos sistemas territoriais preexistentes, imprescindíveis para a realização dos novos sistemas urbanos. O trabalho realizado por Dorado (2019) visa, justamente, conceber uma base metodológica, conceitual e operacional que permita identificar e caracterizar paisagens, em específico às relacionadas à indústria, de modo a definir critérios de intervenção que apoiem sua proteção, conservação, difusão e uso, considerando seu caráter patrimonial e cultural. Em vista disso, Dorado (2019) propõe a definição de uma metodologia científica que aborde a paisagem industrial em seu conjunto, considerando seus mais diversos aspectos, desde diferentes perspectivas, escalas e disciplinas. A autora adota documentos como o CEP e LCA como base de sua investigação, no entanto, apresenta como novidade uma abordagem especificamente voltada à paisagem industrial.

A metodologia proposta às paisagens industriais por Dorado (2019) é estruturada em 5 fases: 1. Identificação e caracterização (definição do alcance e âmbito de estudo; recursos de informação; trabalho de laboratório; trabalho de campo; identificação e caracterização); 2. Valoração paisagística (estabelecimento de critérios de valoração; valores da paisagem; avaliação da paisagem); 3. Objetivos de qualidade paisagística (definição dos atributos dos objetivos de qualidade paisagística; determinação dos objetivos de qualidade paisagística; elaboração cartográfica dos objetivos de qualidade paisagística); 4. Propostas de intervenção; e 5. Acompanhamento.

Autoras como Ferrari (2012) e Matos (2013) tratam especificamente da paisagem ferroviária, vertente de interesse direto nesta investigação. Inicialmente, Matos (2013) menciona que a paisagem é transformada significativamente na medida em que se instala no território uma nova tecnologia de rede (a exemplo das estradas de ferro), constituída como obra pública, que modifica o território, altera sua organização e dá origem a uma nova paisagem (MATOS, 2013, p. 129). Por outro lado, a autora destaca outra perspectiva dessa estrutura: “[...] a possibilidade de ver a paisagem a partir do comboio que se desloca ao longo das vias-férreas modificou significativamente a forma como se passou a olhar a paisagem” (MATOS, 2013, p. 129). Desse modo, os caminhos de ferro impactaram a paisagem com suas instalações, constituindo-se, sobretudo, como

um elemento estruturante do território. Em relação a essas instalações, a autora destaca o caráter das estações ferroviárias como as ‘portas da cidade’, firmando-se como edifícios de grandes dimensões e simbolismo arquitetônico.

[...] De fato, a construção de uma rede de caminho-de-ferro mudou de forma significativa a mobilidade da população no país. Por um lado, porque este meio de transporte permite percorrer grandes distâncias em pouco tempo, alterando definitivamente a noção de espaço e de tempo. Por outro lado, determina regras de viagem, com percursos previamente definidos que não permitem modificações e, consequentemente, fixam uma perspectiva de visualização da paisagem. (MATOS, 2013, p. 131, tradução nossa).

Matos (2013, p. 132) acrescenta que “a forma de olhar e ver a paisagem imposta pelo caminho-de-ferro é condicionada por uma mudança de velocidade, por uma mudança de escala e por uma mudança de perspectiva”. Ou seja, as instalações ferroviárias ao se conformarem no território adquirem expressão geográfica e passam a fazer parte da paisagem. A autora menciona que a desativação das linhas de caminho-de-ferro também provoca alteração significativa na paisagem, “[...] e coloca muitas vezes em risco o patrimônio ferroviário” (MATOS, 2013, p. 145). Percebe-se que após a desativação, diversos foram os novos usos atribuídos a esses espaços, a exemplo do uso turístico, as vias verdes, ciclovias, entre outros. Em função disso, Matos (2013) destaca:

Contudo, nem sempre as formas pelas quais se procurou fazer a preservação do patrimônio ferroviário mantiveram o registro e a memória da utilização dessas estruturas, não se visualizando qualquer vestígio da sua utilização passada; por outro lado, não se preservaram o território e a paisagem resultante da ‘ação e da interação de fatores naturais e humanos’ na construção da rede de caminho-de-ferro de um país. (MATOS, 2013, p. 145).

Relacionada a essa discussão apresentada por Matos (2013), Ferrari (2012) também parte da realidade de degradação contínua dos edifícios ferroviários, em consequência da falta de estratégias de uso na atualidade. Em vista disso propõe em seu estudo analisar a relação paisagem-patrimônio-projeto territorial-desenvolvimento local, considerando as características da paisagem ferroviária de um caso específico na Argentina, propondo a elaboração de um modelo de projeto para o desenvolvimento regional. Ferrari (2012) compreende que o sistema ferroviário é um elemento da paisagem que pode ser entendido como patrimônio e visto desde diferentes escalas: “a territorial, através das linhas; a urbana, por meio dos povos que se geraram ao redor da estação; e a arquitetônica, nas peças que integraram o conjunto de edifícios e construções de apoio” (FERRARI, 2012, p. 93, modificado, tradução nossa). A autora acrescenta que as paisa-

gens da mobilidade, como é o caso dos remanescentes ferroviários, constituem um privilegiado espaço capaz de permitir o disfrute visual de diversos tipos de paisagens. Portanto, “[...] sua reutilização seria um projeto de grande potencial para o disfrute da paisagem e para o desenvolvimento sustentável dos sítios que atravessa” (FERRARI, 2012, p. 97, tradução nossa).

Partindo do pressuposto que a paisagem ferroviária é composta por um conjunto de sistemas que se articularam no objetivo de transportar pessoas e mercadorias; sendo sistema compreendido como um conjunto de partes organizado funcionalmente, de maneira a constituir uma unidade interconectada, Ferrari (2012) apresenta três diferentes escalas nas quais é possível verificar a série de elementos em que se constituem as referidas partes: O Sistema Territorial – as redes ferroviárias; O Sistema de Assentamentos – os povos; O Sistema Arquitetônico – os edifícios e instalações de apoio.

O Sistema Territorial é composto por uma organização funcional baseada nos espaços próprios da circulação ferroviária, como o abastecimento de água para as locomotivas, a assistência técnica nas oficinas, a carga e descarga de mercadorias, além do tráfego de passageiros. Adicionam-se a esse sistema as infraestruturas próprias da atividade ferroviária, como as rotundas, sinalizações, semáforos, dentre outras instalações de apoio; assim como a infraestrutura adicional para superar as dificuldades planimétricas e de altimetria na inserção da ferrovia, os materiais naturais perceptíveis no meio que serviram de matéria-prima para as construções realizadas, e demais elementos que inicialmente podem ser imperceptíveis na paisagem, mas que possuem importância (FERRARI, 2012). Em Sistemas de Assentamentos se inclui todo o sistema que permitiu a ocupação do território. Trata-se de povoado que pode ser valorizado desde o ponto de vista urbanístico e social, como um novo episódio da história do urbanismo, um novo modo de saber fazer, pelo valor que cobra a escala territorial, como parte de um sistema na conformação física e integradora de um país (FERRARI, 2012, p. 104). E por fim, no Sistema Arquitetônico se reconhece que a arquitetura ferroviária possui a particularidade de expressar uma variedade de significados através do emprego dos materiais e suas formas. De acordo com Ferrari (2012), as ferramentas de desenho do sistema são as bases sobre as quais se assenta o desenvolvimento arquitetônico. Destaca-se a racionalização, padronização, fabricação em série e facilidade e rapidez de montagem, pois foram as vantagens dos recursos da nova era que fomentou a formulação do sistema ferroviário (FERRARI, 2012, p. 105).

Por fim, a autora acrescenta que o sistema ferroviário como parte dos elementos da paisagem e como tipologia de paisagem da mobilidade, usufrui de qualidades intrínsecas para ser reutilizado, visto que, através do uso planejado de seus espaços, é possível satisfazer as necessidades de cada povoado em ordem econômica, social e ambiental (FERRARI, 2012, p. 107). Ademais da discussão de reutilização do patrimônio ferroviário em âmbito paisagístico, conforme sugere Matos (2013) e como discute Ferrari (2012) em seu modelo de projeto de desenvolvimento em nível regional, cabe enfatizar a relevância apresentada à ferramenta SIG nas discussões abarcadas neste capítulo, para a identificação em âmbito paisagístico dos diversos elementos conformados no território. Grande parcela das metodologias aqui apresentadas entende a técnica SIG como primordial em políticas de planejamento sob o nível mais amplo de compreensão de determinados elementos e seu entorno. Em vista disso, e incluídas as recomendações presentes nas cartas patrimoniais, a seguir apresenta-se breve discussão relacionada ao entorno de bens tombados, com foco na ferramenta SIG como instrumento capaz de auxiliar na identificação de bens protegidos e na caracterização de seu entorno, ou de modo mais amplo, na compreensão da paisagem que o conforma.

DEFINIÇÕES DE ENTORNO E A UTILIZAÇÃO DO SIG

Ruiz (1997) menciona que os conjuntos históricos vão sendo definidos em diferentes documentos, a exemplo da própria Recomendação de Nairóbi (1976), como parte de um organismo urbano e territorial que o circunda, convertendo-se em seu entorno, elemento indissociável à compreensão de conjunto histórico. Como consequência disso, conforme suposto na Recomendação de Nairóbi (1976), teriam de ser aplicadas ao entorno medidas que até então eram destinadas exclusivamente à proteção de conjuntos. Conforme destaca Ruiz (1997), essa questão demanda “[...] analisar em profundidade dois dos aspectos mais relevantes em relação ao entorno dos conjuntos históricos: sua caracterização e, especialmente, a determinação de sua extensão territorial” (RUIZ, 1997, p. 108, tradução nossa).

Ruiz (1997) destaca três níveis na caracterização do conceito de entorno, sendo, o nível teórico, no qual entorno passa a ser definido de forma global entre a totalidade de bens imóveis que compõe o patrimônio arquitetônico e o meio construído e natural onde se situa; como reminiscência de antigas estratégias de proteção, que mantêm no âmbito de proteção o entorno dos monumentos singulares; e o nível jurídico-tutelar, onde em determinadas legislações de proteção do patrimônio, como a espanhola conforme exemplifica o autor, são delimitadas o entorno de todas as tipologias de bens

imóveis reconhecida por lei (RUIZ, 1997, p. 110, modificado, tradução nossa). Em relação ao entorno dos monumentos protegidos em âmbito brasileiro, Fonseca (2005) resalta que a definição é feita caso a caso. “Como a própria noção de entorno evoluiu da ideia inicial de preservar a visibilidade do bem para garantir a manutenção de uma ambiência, a definição desse entorno tornou-se uma questão bem mais complexa” (FONSECA, 2005, p. 199). A autora menciona que em relação a essa definição de entorno, a abordagem exclusivamente arquitetônica tornou-se insuficiente, sendo imprescindível o recurso a outros especialistas.

Em relação à delimitação e definição de entorno, Ruiz (1997) destaca que a constituição do entorno com todos os elementos que integram seu âmbito espacial delimitado, podem ser integrados tanto em natureza urbana como territorial. Desse modo, o autor deduz que integraria o entorno, além dos tradicionais edifícios ou imóveis que circundam um bem imóvel protegido, todos os elementos que compõe um determinado espaço urbano ou construído (mobiliário urbano, pavimentação, faixas publicitárias, etc.) ou meio físico (vegetação, orografia, etc.) (RUIZ, 1997, p. 237). No entanto, Ruiz (1997) menciona que há de se diferenciar o conceito de entorno de outros como o de paisagem, por exemplo, uma vez que a existência da paisagem é justificada “[...] *en función de sus propios valores, sean de tipo histórico o no; aspectos éstos que no son aplicables, como hemos indicado, al entorno*” (RUIZ, 1997, p. 365-366). Em função disso, o autor define entorno como o conjunto de elementos relacionados ou vinculados a um bem protegido por lei, - o autor menciona o caso espanhol que decreta um *Bien de Interés Cultural* (BIC) - em consequência às necessidades de atuação nele.

Baseado nessa discussão, e considerado o conceito de patrimônio industrial apresentado por TICCIH (2003):

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (TICCIH, 2003:1, tradução nossa).

Parte-se do pressuposto que o patrimônio industrial ferroviário no qual nos referimos não é composto por obras isoladas, mas por conjuntos em zonas urbanas que afetam significativamente o território através de sua presença, considera-se que “[...] composto por estações, vias, depósitos, conjunto de oficinas, além de ser constituintes de um

tipo de povoado industrial gerador de agrupações humanas e desenvolvimento urbano” (VIÑUALES, 2007, s/p, modificado, tradução nossa). Estão, portanto, repletos de significação a nível mais amplo de compreensão. Assim, entende-se que necessitam de políticas de proteção e instrumentos de gestão que atendam suas especificidades que se estendem ao âmbito paisagístico. Em função disso, apresentamos a seguir discussão relativa à utilização da técnica SIG, compreendida como ferramenta eficaz para identificação e posterior análise do patrimônio industrial ferroviário incidente no território, a ser aplicada em políticas de proteção e gestão do patrimônio.

O Sistema de Informação Geográfica (SIG) é compreendido por *Environmental Systems Research Institute Inc* (ESRI), como uma estrutura para coletar, gerenciar e analisar dados. Enraizado na ciência da geografia, o SIG integra muitos tipos de dados. Por meio da localização espacial, a ferramenta organiza camadas de informação em visualizações usando mapas e cenas 3D. Através da tecnologia SIG o usuário é capaz de criar mapas que se comunicam, permitindo a realização de análises, o compartilhamento de informações e resolução de problemas complexos (ESRI, 2018, tradução nossa).

Iniciando a discussão que se estabelece em nível internacional acerca da relevância de utilização de ferramenta SIG para o tratamento do patrimônio industrial, explanaremos adiante o estudo de He (et. al., 2015), publicado em Taiwan. Nesta investigação os autores propuseram introduzir o SIG para o registro e análise do patrimônio cultural em contínuas escalas espaciais, tendo como objeto de estudo um patrimônio industrial militar do século XIX situado na China. As escalas propostas na investigação, nas quais se utiliza de técnica SIG para análise, são a escala regional, escala urbana, escala do entorno, e escala local, sendo a escala do edifício e a escala do maquinário trabalhadas a partir de outra ferramenta de análise que não o SIG, pois esta não alcança o devido grau de detalhamento necessário nestes dois últimos casos. Como resultados, He (et. al., 2015) apresentam uma base de dados manuseáveis por meio de técnica SIG, considerando as distintas largas escalas de atuação do patrimônio. Este trabalho colabora, portanto, na compreensão do patrimônio sob diferentes níveis de abordagens, ação que se faz necessária haja vista o tamanho impacto de bens industriais no território. A ferramenta SIG se mostra eficiente em meio a essa percepção, uma vez que ela é capaz de alcançar níveis de compreensão bastante abrangentes, podendo ser trabalhados através de distintas escalas de percepção do objeto, desde sua conjuntura, até seu impacto perceptível na paisagem.

Centrando-se nas investigações realizadas na Espanha, cabe destacar a grande relevância dos estudos efetuados na província de Andaluzia, no que concerne à utilização da ferramenta SIG para abordagens voltadas ao patrimônio. A primeira delas elaborada por Carredano (et. al., 1997), surge como uma necessidade de disposição de uma cartografia própria, neste caso, direcionada ao patrimônio arqueológico de Andaluzia, reconhecendo a necessidade de ferramentas para gestão através de informação georreferenciada sobre esses bens. Como primeira etapa de alcance deste objetivo se propôs a informatização de toda a documentação relacionada ao patrimônio arqueológico, que posteriormente seria incorporada ao SIG, “[...] *facilitando así consultas múltiples y cruzadas entre distintas fuentes de datos con el fin de realizar análisis de carácter territorial*” (CARREDANO et. al., 1997, p. 126). Cabe enfatizar que o artigo de Carredano (et. al., 1997) é escrito por agentes da comunidade acadêmica em conjunto com o IAPH, ambos prevendo uma gestão futura do patrimônio baseada em SIG.

Complementando o estudo de Carredano (et. al., 1997), em Cámara (et. al., 2012) é possível notar os avanços na discussão de utilização da técnica SIG para o planejamento e gestão do patrimônio no IAPH. Neste novo documento, o Instituto se centra na temática paisagística. No documento intitulado *Registro de paisajes de interés cultural de Andalucía. Criterios y metodología*, por meio da apresentação das paisagens de interesse cultural na província, se pretende proporcionar novos métodos e temas de debate sobre como entender e gerir esses territórios. Nesse sentido, os critérios para seleção, identificação e localização das paisagens de interesse cultural da Andaluzia se encontram bem definidos, utilizando dentre seus instrumentos a ferramenta SIG, compreendida como uma maneira de contextualizar o espaço dentro do território. A técnica SIG atualmente é estabelecida como instrumento no planejamento direcionado as paisagens no IAPH, uma vez que todos os projetos passam, inicialmente, pelo setor de georreferenciamento para então haver prosseguimento.⁵

Em termos de definição Puerto (et. al., 2015) acrescentam que o SIG não é meramente um programa de cartografia no computador, ou apenas uma ferramenta de georreferenciamento, e também não se enquadra em um Desenho Assistido pelo Computador (em inglês, *Computer Aided Design, CAD*). “*Distintamente de un CAD, un SIG es capaz de relacionar datos con elementos gráficos y generar nuevas informaciones*

⁵ Observação proporcionada a partir da pesquisa realizada por meio de Estágio e Pesquisa no Exterior (BEPE), financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP - processo nº 2015/22544-8), realizada na *Universidad de Sevilla* na província de Andaluzia – Espanha, em 2016.

mediante manipulación, reelaboración e interpretación” (PUERTO et. al., 2015, p. 2).

E acrescenta:

Lo singular del SIG reside en su capacidad para almacenar y organizar grandes masas de información georreferenciada, trabajar con distintas fuentes documentales (tablas, textos, imágenes, cartografías históricas, estadísticas) y realizar análisis espaciales a distintas escalas y distintos niveles de información (PUERTO et. al., 2015, p. 2).

Cabe ressaltar que para haver a ampla utilização do SIG para o georreferenciamento de elementos diversos no território, se faz necessária a formatação e disponibilização de mapas bases. A província de Andaluzia também se destaca neste aspecto uma vez que dados como esses são disponibilizados ao público geral em plataforma online.⁶ López (2016) inclusive enfatiza essa questão em seu artigo, compreendendo que a acessibilidade de bases para georreferenciamento disponibilizadas pela província de Andaluzia reflete em mudanças substanciais na forma de trabalho de profissionais de distintas áreas. Nessa perspectiva, convém apontar que a falta de disponibilização de dados geoespaciais se torna um limitante na realização de investigações ou quaisquer outras naturezas de utilizações da ferramenta SIG. Isso, pois, a inacessibilidade das camadas bases que conformam determinado objeto analisado impossibilitam o aprofundamento no âmbito espacial do elemento através do SIG, assim como limita análises comparativas, e diversas outras análises que se proponha ao objeto.

López (2016) possui como foco de investigação a criação de ferramenta integradora e eficaz para planejamento direcionado ao patrimônio natural e cultural inerente às salinas de Andaluzia, se utilizando de ferramenta SIG nesse processo. De acordo com a autora, a técnica SIG se mostra como uma metodologia de análise adequada para se trabalhar com áreas de grande extensão, como é o caso das salinas. Isso se deve a “[...] *un volumen considerable de variables e información que, en la mayoría de casos, es diversa y heterogénea*” (LÓPEZ, 2016, p. 96). Para a construção da base de dados, López (2016) considerou as informações básicas relativas às salinas (como tipologia, localização, dentre outros); componentes territoriais (descrição básica das principais características dos elementos antrópicos e biofísicos que conformam o território onde se localiza a salina); descrição da exploração (que inclui elementos próprios de sua instalação e edifícios); e a inclusão de levantamento fotográfico (LÓPEZ, 2016). Esse levantamento contribuiu para a formulação do conteúdo que compõe a base proposta pela autora, as-

⁶ Vide “<http://www.ideandalucia.es/portal/web/ideandalucia/>”.

sim como colabora para o estabelecimento de futura base que se pretende construir em trabalhos posteriores ao artigo aqui proposto.

Em Portugal identificou-se o trabalho de Gonçalves (2012) que visou criar a metodologia de inventariação do patrimônio urbano utilizando um SIG livre, o QGIS, o mesmo utilizado pelos autores deste projeto. Além do *software* mencionado, o estudo de Gonçalves (2012) também se assemelha ao nosso na medida em que contextualiza as recomendações internacionais de preservação do patrimônio, tendo em vista que todas elas recomendam a produção, conservação e acesso à informação atual de tais patrimônios. No que concerne ao planejamento desse patrimônio, a autora compreende que através da integração de dados em ambiente SIG é possível registrar as características gerais e particulares do bem estudado, “[...] criando diagnósticos informados e sustentados do conjunto urbano ou de um edifício em particular, contribuindo desta forma para a sua reabilitação” (GONÇALVES, 2012, p. 8). De maneira semelhante a Puerto (et. al., 2015), Gonçalves (2012) também discute a relação CAD-SIG, focando na problemática de conversão de informações do CAD para o SIG. Segundo a autora, existem algumas situações para se preparar nessa conversão, como o georreferenciamento de um sistema de coordenadas final; os problemas de compatibilidade; e o tipo de entidades utilizadas (GONÇALVES, 2012, p. 56). Gonçalves (2012, p. 68) acrescenta ainda que a disponibilização da informação através da internet, por meio das câmaras municipais, aproxima o município ao poder local. A discussão levantada por Gonçalves (2012) é de sumo interesse neste estudo, uma vez que sua abordagem vai de encontro às críticas aqui expostas, relacionadas à adequação de técnicas de identificação do patrimônio; à necessidade de identificação desses bens, conforme exposto nas cartas patrimoniais; bem como à disponibilização dessas ferramentas por parte das municipalidades, favorecendo a investigação, gestão, e reconhecimento do patrimônio.

Centrando-se nas investigações realizadas em âmbito brasileiro, cabe destacar inicialmente o trabalho de Neves (2003), ao demonstrar a utilização de SIG para a preservação do patrimônio cultural, particularmente em apoio ao IPHAN. Neves (2003) justifica a aplicação da ferramenta SIG ao patrimônio cultural pelo órgão de preservação, primeiramente pela necessidade de digitalização dos dados relativos aos bens protegidos associados a sua posição espacial, haja vista a ausência de uma sistematização desses dados de diferentes origens (NEVES, 2003, p. 1). A problemática apresentada por Neves (2003) diz respeito à reunião de informações atreladas aos bens protegidos, tais como seu descritivo, cartografias, fotografias, entre outras, que necessitam ser peri-

odicamente atualizadas através do instrumento de inventário. A reunião dessas informações através da ferramenta SIG permite ao poder público o acompanhamento regular para o planejamento direcionado ao patrimônio, atualizando as informações e registrando as alterações ocorridas em uma única ferramenta (NEVES, 2003). Dentre as demais potencialidades de utilização da ferramenta SIG voltada à gestão do patrimônio, Neves (2003) acrescenta:

Em relação especificamente ao Patrimônio Cultural, pode-se optar pelo emprego de um SIG tanto como forma de evitar a duplicidade e o conflito na gestão urbana, como pela capacidade de geração de mapas de caráter mais dinâmico, isto é, mapas que podem refletir automaticamente as mudanças registradas nos dados tabulares, diferentemente dos mapas gerados pela sobreposição exigida no método analógico, proporcionando aos planejadores uma visão atualizada da realidade de sítios históricos passíveis de sofrer intervenção (NEVES, 2003, p. 44).

Neves (2003) também critica o emprego de programas do tipo CAD no apoio ao planejamento urbano, comumente utilizados no Brasil. De acordo com a autora, devido à complexidade dos aspectos que envolvem as ações preservacionistas, programas como CAD, que gera resultados pouco dinâmicos, inviabilizam respostas rápidas e satisfatórias conforme demandado no planejamento urbano.

Moura (2008) concorda que para realizar previsões, construir cenários, correlacionar variáveis ou mesmo aplicar modelos de análise espacial, a ferramenta SIG seja a mais recomendada em comparação ao CAD, que de acordo com a autora, é mais indicado para responder questões voltadas à área de um fenômeno em específico. Em seu trabalho, Moura (2008) apresenta uma série de instrumentos tecnológicos que vêm sendo criados, a fim de permitir facilidades no planejamento, gestão, e na formulação de projetos voltados a espaços de distintos interesses, neste caso, ao patrimônio histórico. As questões apresentadas pela autora se relacionaram ao objetivo de estudar aplicações de recursos de geoprocessamento em planejamento urbano de áreas históricas e na gestão do patrimônio arquitetônico e urbanístico.

Em sequência as investigações levantadas no Brasil relacionadas à temática proposta neste artigo, Santos (et. al., 2011) em sua análise propõe a aplicação de técnicas SIG na execução do cadastro técnico arquitetônico de um centro histórico na região nordeste do Brasil. Teve como objetivos específicos a instrumentalização de distintas ferramentas para obtenção de informações fotográficas; a percepção da comunidade; e levantamento fotogramétrico de seu objeto de estudo, a fim de integrar todos esses dados em um ambiente SIG para a geração de mapas temáticos com as características ob-

tidas no cadastro. Como maneira de atuar frente a constante descaracterização de seu objeto de estudo, os autores compreendem a relevância de se integrar as informações relativas ao bem em um único ambiente, havendo a capacidade de fornecer os dados de forma rápida, com baixo custo e precisão.

Nas investigações de Moura (et. al., 2013) e Ferla (et. al., 2016) é discutida a utilização de ferramentas SIG no processo de pesquisa e inventário de bens patrimoniais, partindo-se do pressuposto que o instrumento de inventário de bens protegidos é uma tarefa complexa e detalhada, pois exige o levantamento aprofundado dos diversos componentes do patrimônio. Compreende-se, portanto, que o SIG contribui, assim, para que a integração dos dados cartográficos e alfanuméricos associados a um objeto resulte em um registro de informações robusto, ágil e acessível e que considere sua variação no tempo (MOURA et. al., 2013). As funcionalidades do material dinâmico gerado são diversas, como ferramenta que auxilia na gestão governamental do patrimônio, em sua divulgação e consequente conhecimento desses bens (MOURA et. al., 2013), até suas facilidades para a pesquisa, em especial ao ofício do historiador no qual se enquadra o contexto do estudo de Ferla (et. al., 2016).

Por fim, cabe destacar o trabalho de Lima (et. al., 2015) que tratou de uma aplicabilidade específica do material dinâmico gerado através de SIG. A autora objetivou, através de um estudo interdisciplinar, identificar o patrimônio cultural de um distrito situado na região sul do Brasil, e assim relacionar o potencial turístico da região com a preservação dos bens locais. Como resultado, foi gerado um acervo cartográfico analisável através de SIG, podendo ser utilizado como subsídio à criação de novas ferramentas de gestão, as quais tenham como objetivo a preservação do patrimônio, seu livre acesso à população, bem como a visualização de seu potencial turístico e importância histórica (LIMA et. al., 2015).

Os trabalhos expostos neste item são apresentados com a finalidade de demonstrar a grande relevância da utilização de técnica SIG para o tratamento do patrimônio. De maneira geral, justifica a funcionalidade da ferramenta, assim como critica os métodos tradicionais de levantamento, investigação e gestão do patrimônio, considerados pouco dinâmicos para as necessidades do planejamento urbano. Essas investigações fundamentam o trabalho explanado no item subsequente que se relaciona especificamente ao levantamento cartográfico realizado sob escala local no Complexo FEPASA.

APLICAÇÃO DO SIG NO COMPLEXO FEPASA

A aplicação da técnica SIG pelos diferentes órgãos associados ao Complexo FEPASA auxiliaria em análises mais precisas sobre esses bens, identificando seus remanescentes em escala espacial urbana, na qual a atualização dos dados permitiria a manutenção constante do patrimônio. No que concerne à proteção atribuída ao patrimônio industrial, no processo de tombamento direcionado ao Complexo FEPASA pelo IPHAN, verificou-se a elaboração de inventário pouco dinâmico e preciso – vide Capítulo 1-, impossibilitando análises consistentes sobre as edificações que compõem o Complexo FEPASA. Nesse caso entende-se a relevância do uso de técnica SIG, como instrumento à administração pública, através do compartilhamento das bases cartográficas, e a interligação entre a proteção do patrimônio às políticas de planejamento urbano, conforme proposto na Declaração de Amsterdã (1975).

A discussão teórica demonstra que os inventários direcionados ao patrimônio não costumam considerar o uso do instrumento SIG para auxiliar na identificação e qualificação dos bens históricos. No Complexo FEPASA tal fato reflete na exclusão de uma série de edifícios de relevância ao funcionamento original do complexo ferroviário, tais como a vila ferroviária e o horto florestal. A estação ferroviária, mesmo que considerada pelo órgão de preservação como integrante do entorno do conjunto protegido, tem sofrido as consequências diretas da falta de acompanhamento, manutenção, e projetos de reutilização, encontrando-se praticamente em ruínas desde o incêndio nela ocorrido em julho de 2018.

Figura 23. Estação Ferroviária da CPEF após incêndio ocorrido em julho de 2018.



Fonte: Milena Meira da Silva, 2018.

Esse fato reforça a necessidade de elaboração de políticas de proteção e gestão mais efetivas, com o auxílio de instrumentos para a identificação e acompanhamento de bens protegidos, adotando-se técnicas que auxiliem na visualização mais ampla do território, a exemplo do SIG. Em vista dessa problemática associada à identificação dos bens que conformam e interferem no Complexo FEPASA, esta proposta, baseada nas metodologias internacionais para paisagens industriais, visa identificar os elementos associados ao Complexo FEPASA em seu entorno. Logo, foram desenvolvidos diferentes mapas, cujo foco esteve centrado no georreferenciamento dos elementos que conformam a paisagem do conjunto ferroviário, sendo: os elementos associados à CPEF; e os elementos industriais e ferroviários no entorno.

O primeiro mapa relacionado aos elementos internos e do entorno do Complexo FEPASA associados à CPEF, foi elaborado partindo-se do pressuposto de que os elementos físicos de relevância ao funcionamento das atividades realizadas pela CPEF se expandem para todo o seu entorno, identificado não somente pelas edificações consideradas dentro de um conjunto estabelecido em perímetro pré-definido, conforme apresentado no processo de tombamento relacionado ao Complexo FEPASA. Logo, encontra-se exposto em sequência, mapa no qual foram abrangidas áreas inicialmente não mencionadas na planta associada ao processo de tombamento decretado pelo IPHAN, como o pátio de manobras; além de demais elementos considerados apenas como entorno na circunferência direta do perímetro do conjunto, mas não necessariamente entendida como edificação protegida, a exemplo da estação ferroviária da CPEF. Referente ao entorno do Complexo FEPASA, foram consideradas áreas com edificações construídas para atender as demandas sociais dos funcionários da companhia ferroviária, tais como a vila ferroviária (vide Figura 25.) e o grêmio recreativo. Por fim, considerou-se também a área do horto florestal, como zona destinada a obtenção de matéria-prima de suporte às atividades ferroviárias realizadas pela CPEF.

Figura 24. Mapa de elementos associados à CPEF.

ELEMENTOS ASSOCIADOS À CPEF



-5222500

LEGENDA



- 72- Vila Ferroviária
- 73- Horto Florestal
- 74- Estação

- 75- Grêmio
- 76- Pátio Ferroviário
- Perímetro de tombamento IPHAN

- Edificações Planta FEPASA 1972
- Ferrovia
- Bing Satellite, 2019

0 500 1000 m



Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019.

Figura 25. Casas que compunham a antiga vila ferroviária da CPEF.



Fonte: **Milena Meira da Silva, 2018.**

Tal mapa exemplifica a ineficiência da consideração de bens ferroviários como conjunto, uma vez que essa categoria de proteção é incapaz de abranger os diversos elementos associados à atividade ferroviária que se encontram dispersos no território. Nessa situação, demanda de uma visualização mais abrangente do meio no qual esses elementos se encontram, a fim de se identificar e agregar os dados relativos à inventariação dos bens ferroviários com o auxílio de ferramenta SIG e sobre escala mais ampla de visualização, conforme sugere a perspectiva paisagística de identificação e gestão do patrimônio industrial ferroviário.

O mapa seguinte se refere aos elementos industriais e ferroviários presentes no entorno do Complexo FEPASA, como bens pertencentes à mesma tipologia patrimonial do objeto deste estudo. Logo, sua identificação auxilia na compreensão da dinâmica da industrialização conformada neste meio, bem como permite a visualização de medidas atuais de integração dessas edificações, a exemplo de roteiros turísticos voltados ao patrimônio industrial. Cabe destacar que, conforme recomendado nas metodologias de paisagens aprofundadas neste item, adotou-se a escala 1:25.000, a fim de compreender o contexto urbano do objeto estudado.

Figura 26. Mapa de elementos industriais e ferroviários no entorno do Complexo FEPASA.

ELEMENTOS INDUSTRIAIS E FERROVIÁRIOS DO ENTORNO



LEGENDA

Industriais

1- Complexo Argos

2- Fábrica de Vinhos Hermes Traldi

3- Fábrica de Fósforos Latorre

Ferrovários

4- Complexo FEPASA

5- Complexo da SPR

Ferrovias

Bing Satellite, 2019

Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019.

250 0 250 500 750 m



Por meio deste mapa é possível verificar a conformação linear da paisagem industrial percebida na escala urbana de visualização do Complexo FEPASA. Acredita-se que a linearidade da atividade industrial existente no espaço se deva ao elemento ferroviário, através dos trilhos que auxiliaram no escoamento de produtos e pessoas. Neste caso também é visível a relação do Complexo FEPASA oriundo da CPEF e o Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí da SPR, como atividades ferroviárias em pleno desenvolvimento no fim do século XIX na cidade. Sendo a via férrea, por consequência, um dos elementos que mais caracterizam a paisagem industrial ferroviária nesse trecho do município de Jundiaí, haja vista seu caráter integrador para o transporte.

Ambos os mapas, se relacionam, em partes, às metodologias apresentadas no primeiro item deste capítulo. Logo, nesta investigação sobre o Complexo FEPASA, privilegiou-se a escala urbana, cujo reconhecimento do entorno e dos elementos associados ao conjunto ferroviário foi realizado com ferramenta de georreferenciamento e optou-se pelos dados expressos no instrumento urbano Zoneamento, a fim de gerar mapas de análise na escala 1:10.000 ou 1:25.000 – conforme orientação das metodologias paisagísticas analisadas que também utilizam SIG, como o LCA e R-PICA. Isso, pois, dentre outros fatores, abrangem, em escala 1:25.000, ou seja, conformando o meio urbano, no qual visa identificar os elementos associados a CPEF e os elementos industriais e ferroviários no entorno.

Referente aos componentes relacionados à CPEF percebe-se sua representatividade nessa escala urbana, nos quais, em primeiro momento, foram considerados pelo órgão de preservação apenas os situados internamente ou no entorno imediato do conjunto ferroviário, como respectivamente o caso do pátio ferroviário e estação ferroviária. Isso demonstra a ineficiente identificação realizada no inventário efetuado pelo órgão de preservação que decretou o tombamento desses bens. Tal problema pode estar associado a uma série de fatores, seja pelas dificuldades de identificação de bens por um reduzido quadro de recursos humanos do órgão; pela categoria de conjunto edificado comumente adotada para a proteção do patrimônio industrial ferroviário, limitando o âmbito de proteção a um perímetro delimitado; ou pela utilização de ferramentas pouco apropriadas a esse tipo de identificação na referida escala urbana.

Atentando-se ao último fator, relacionado às ferramentas para identificação e inserção de dados aos elementos associados situados no território, percebe-se, por meio da revisão bibliográfica realizada, a grande relevância de utilização de técnica SIG como uma compilação de informações relativas ao patrimônio, permitindo análises desde sua espacialização no terri-

tório. Na província de Andaluzia, na Espanha, conforme destacado em todos os trabalhos espanhóis consultados, verificou-se a ampla utilização dessa ferramenta, suas vantagens, assim como os avanços alcançados na preservação do patrimônio, utilizando-se de seus atributos e funcionalidades. Muitos dos autores consultados também enfatizam o quanto uma técnica dinâmica como o SIG pode ser mais indicada ao tratamento do patrimônio, em contrapartida à ferramenta CAD, provavelmente utilizada no inventário realizado às edificações da CPEF pelo IPHAN. Em âmbito brasileiro, observa-se que as vantagens e funcionalidades da técnica SIG são amplamente abordadas nas investigações científicas realizadas, entretanto, sua integração às políticas de preservação ao patrimônio e planejamento urbano não tem seguido a mesma dinâmica.

Para a composição deste capítulo foram consultadas diferentes fontes, como o processo de proteção vinculado ao Complexo FEPASA e planta elaborada pela antiga administradora do conjunto ferroviário. Nesta proposta, verificou-se o auxílio da técnica SIG para a complementação da base de dados relacionada ao Complexo FEPASA, na qual foi possível alcançar perceptível nível de precisão quanto a sua localização e conjuntura. Ademais, conforme identificado nas metodologias consultadas direcionadas à paisagem, percebe-se a potencialidade da ferramenta SIG, ao ser associada aos diversos dados relacionados ao patrimônio industrial, tais como a infraestrutura de sua conjuntura urbana, identificada em instrumentos de gestão como o Zoneamento; infraestrutura de serviços diversos; além da percepção da comunidade do entorno; e dados biofísicos, como o relevo, características do solo e áreas naturais.

Considera-se inadequada e ineficiente a proteção atribuída ao patrimônio industrial ferroviário na concepção de conjunto, haja vista os padrões restritivos dessa categoria de proteção quanto à percepção desses bens no território e sua influência no meio urbano, sustentada por instrumentos pouco dinâmicos para sua identificação. Essa constatação é baseada no caso do Complexo FEPASA, mas é perceptível a incidência dessa problemática a diversos outros casos dessa mesma tipologia patrimonial (MORAES, 2018). Isso porque, na maioria dos casos, os conjuntos industriais ferroviários possuem elementos primordiais para a realização de sua atividade que se encontram dispersos no meio urbano, no qual a proteção é atribuída por meio de um limite pré-definido, além da utilização de instrumentos de identificação estáticos que, baseados em escala local, conforme se observa no caso do Complexo FEPASA, dificulta a identificação dos bens ferroviários dispersos que compõem o conjunto articulado. Em vista disso, acredita-se que para a efetiva proteção e atribuição de novos usos aos complexos industriais ferroviários se faz necessária a utilização de ferramentas de identificação, análise e pla-

nejamento que auxiliem na caracterização e qualificação desses elementos desde o âmbito paisagístico, frente às diferentes escalas possíveis propostas nas metodologias direcionadas à paisagem.

Compreende-se a ferramenta SIG como um instrumento efetivo para suporte na proteção, gestão e uso de complexos industriais ferroviários, auxiliando na qualificação de áreas, que se expande para além de um entorno imediato, conforme observado em políticas de proteção associadas ao tombamento comumente utilizadas na atualidade. Ademais, subentende-se que a concepção de conjuntos edificados não satisfaz as necessidades de preservação e reutilização demandadas na atualidade, sendo necessária a exploração da inserção dos elementos associados à atividade industrial na cidade.

Desse modo, acredita-se que com o auxílio da ferramenta SIG, será possível alcançar maior nível de detalhamento dos elementos industriais conformados no território, reconhecendo e abrangendo os bens dispersos, e atuando frente à proteção e uso de locais tombados e não tombados, mas que possuam relevância que justificam sua identificação, preservação e reutilização. Subentende-se que tal identificação auxilia na compreensão de toda a realização da atividade industrial ocorrida no espaço e sua influência na conformação do meio urbano, o que muitas vezes justifica a proteção desses conjuntos industriais, de modo a evitar que esses elementos dispersos se tornem reserva imobiliária, como vem ocorrendo com o horto florestal da CPEF e conforme se observa em diversos outros casos associados aos conjuntos industriais ferroviários (SCHICCHI, 2013). Por fim, reconhece-se a funcionalidade do SIG também na identificação territorial de valorações diversas atribuídas ao meio, a exemplo das efetuadas pela comunidade usuária desses locais.

CAPÍTULO IV - VALORES DA COMUNIDADE

De acordo com Ballart (2007) aquilo que se recebe do passado pode ser referido com o termo herança. A noção histórica de patrimônio se estabelece quando um indivíduo ou um grupo de indivíduos identifica como próprios um objeto ou conjunto de objetos. Nessa situação, a herança relaciona, conecta, através de objetos físicos, os seres uns com os outros; os homens e mulheres de ontem, com os homens e mulheres de hoje (BALLART, 2007, p. 17). Logo, segundo aponta o autor, o patrimônio alimenta sempre no ser humano uma sensação reconfortante de continuidade no tempo e de identificação com uma determinada tradição. Ademais, as razões pelas quais os seres humanos seguem apreciando, conservando e utilizando os objetos do passado são sistematizadas por Lipe (1984 apud BALLART, 2007, p. 63) por meio de valores que têm servido de recurso a distintos grupos sociais em função de contextos particulares, configurados em torno de circunstâncias historicamente determinadas, tais como: “as relações econômicas (valor econômico); os critérios de gostos dominantes (valor estético); as crenças e ideias majoritárias (valor associativo); as formas e estruturas da investigação em ciências sociais e humanas (valor informativo); entre outros valores” (LIPE, 1984 apud BALLART, 2007, p. 63, modificado, tradução nossa).

Ao propor esse âmbito de discussão em seu trabalho, Ballart (2007) especifica que visa “[...] tratar de valor no sentido de apreço a determinados objetos em função do mérito que dispõem, pela utilidade que manifestam, ou pela aptidão em satisfazer necessidades ou proporcionar bem-estar” (BALLART, 2007, p. 61, tradução nossa). Desse modo, o autor apresenta três diferentes valores, sendo, o valor de uso, o valor formal e o valor simbólico, todos associados ao contexto econômico que os gere. Seguindo essa abordagem, Choay (2001) compreende essa questão da valorização do patrimônio como uma expressão ambígua. Uma vez que “a valorização remete a valores do patrimônio que é preciso fazer reconhecer, tratando-se de mais-valia de interesse, de encanto, de beleza, mas também de capacidade de atrair, cujas conotações econômicas nem é preciso salientar” (CHOAY, 2001, p. 212, modificado, tradução nossa). Ou seja, de maneira similar a Ballart (2007), também entende a abordagem da valorização do patrimônio condicionada à realidade econômica inserida nesse contexto. Logo, resta o questionamento acerca de que existe em massa a visitação e apreciação, mas até que ponto a mensagem em relação aos valores do patrimônio está de fato sendo repassada em sua total eficácia? Além disso, aqueles que administram esses bens sabem de seu real valor?

Percebe-se que os valores explanados por Lipe (1984) em citação anterior estão mais relacionados ao o que Ballart (2007) compreende como simbolização, sendo essa “[...] uma

capacidade humana de crucial importância dos processos de transmissão cultural” (BALLART, 2007, p. 89, tradução nossa), do que a valorização destacada por Choay (2001). De maneira mais aprofundada, entendemos a abordagem proposta por Lipe (1984) como uma valorização do patrimônio, ou seja, baseada na percepção dos indivíduos acerca desses bens, em contrapartida ao caráter intrinsecamente econômico presente no termo valorização comentado por Ballart (2007) e Choay (2001). O documento voltado à preservação do patrimônio que possui valores de naturezas diversas é a Carta de Burra (1999), anteriormente apresentado no Capítulo 1 deste estudo. Os valores estético, histórico, científico, social ou espiritual relacionados ao material físico, ao entorno e demais objetos relacionados aos sítios são compreendidos dentro do conceito de significação cultural apresentado nessa carta patrimonial. A Carta de Burra (1999) tem embasado diversos estudos e metodologias voltadas à identificação dos valores presentes no patrimônio.

Relacionado a isso, Poullos (2010) reconhece que o significado do patrimônio não está apenas no tecido, mas nos valores atribuídos pelos grupos de partes interessadas ao patrimônio. “O objetivo da conservação, portanto, não é simplesmente a preservação do tecido, mas a proteção dos valores que lhe são imputados” (POULIOS, 2010, p. 172, tradução nossa). Para o autor, uma abordagem baseada em valores pode ser definida como

[...] a operação coordenada e estruturada de um objeto ou sítio cultural/patrimonial com o propósito primário de proteger a significância do lugar através de uma determinada análise da totalidade de valores - um valor é ‘um conjunto de características ou qualidades positivas’ - que a sociedade, composta por vários grupos de partes interessadas - grupo de partes interessadas é ‘qualquer grupo com interesse legítimo no site’ -, atribuem para este objeto ou sítio (MASON, 2002: 27; MASON & AVRAMI, 2002: 15; DE LA TORRE, 2005A: 5; DE LA TORRE E OUTROS, 2005A: 77 apud POULIOS, 2010, p. 172, tradução nossa).

McClelland (2018) parte da constatação que os melhores resultados para o patrimônio envolvem uma maior amplitude de agentes e valores. Isso porque a sociedade busca conservar somente aquilo com inegável valor por ela atribuído. Na percepção das agências de patrimônio, a integração de uma abordagem baseada em valores resulta em melhores decisões e resultados para o patrimônio, baseado na noção de que entender por que algo é importante, como e para quem, é um primeiro passo necessário para uma conservação eficaz (MCCLELLAND, 2018, p. 3, tradução nossa). O autor aponta que essa ação facilita uma política mais democrática e abordagem global da gestão do patrimônio, haja vista a geração de um reconhecimento da multiplicidade de maneiras pelas quais diferentes pessoas e grupos valorizam a herança de modo diferente ao longo do tempo, inclusive de maneiras contraditórias.

Entre os benefícios atribuídos a esse tipo de abordagem que visa reconhecer os valores percebidos pela população no patrimônio, McClelland (2018) destaca sua flexibilidade de aplicação, seja em várias escalas espaciais, variando de um objeto individual a uma paisagem, e a diversos aspectos relacionados ao gerenciamento do patrimônio, em relação a sua conservação, uso e interpretação. No entanto, apesar de apresentar-se de maneira promissora, nota-se que a integração dessa abordagem tem se mostrado mais difícil na prática, sendo os valores sociais e comunitários frequentemente sub-representados ou marginalizados nos processos de designação, gerenciamento e conservação por uma complexidade de razões, incluindo culturas institucionais incorporadas e preocupações de formuladores de políticas sobre sua natureza transitória (JONES, 2017).

Em função disso, Jones (2017) observa que os modos de avaliação de significância orientados por especialistas tendem a se concentrar em valores históricos e científicos e, conseqüentemente, muitas vezes deixam de captar a natureza dinâmica, interativa e incorporada das relações das pessoas com o ambiente histórico no presente. Desse modo, o autor sugere que os métodos de pesquisa social, como grupos focais, entrevistas qualitativas e observação participante, ofereçam um meio mais eficaz para avaliar os valores sociais. Um caminho a seguir é fazer com que tais métodos sejam parte da prática do patrimônio tradicional (JONES, 2017, p. 22, tradução nossa). Nesse sentido, McClelland (2018) destaca a abordagem realizada por Fredheim e Khalaf (2016), no qual os autores

[...] propõem uma estrutura tipológica para “abordagens baseadas em valores holísticos” envolvendo uma avaliação de significância em três estágios, consistindo na identificação de características de significância (o que o patrimônio em questão é), aspectos de valor (por que é valioso), e qualificadores de valor (quão valioso é). O primeiro estágio diz respeito aos atributos tangíveis e intangíveis, enquanto o terceiro é onde as questões de conflitos de valores e de priorização têm maior probabilidade de acontecer. (FREDHEIM e KHALAF, 2016 apud MCCLELLAND, 2018, p. 5, tradução nossa).

Como possibilidade de compreender a percepção da comunidade para com o patrimônio, Poullos (2010) sugere a abordagem do patrimônio como herança viva, sendo o ponto de partida, bem como o ponto focal no processo de conservação e gestão, a associação atual da comunidade com o patrimônio (WIJESURIYA, 2005; POULIOS, 2008 apud POULIOS, 2010, p. 172, tradução nossa). Assim, o autor observa que o objetivo da conservação tem sido a preservação do patrimônio considerado pertencente ao passado, das pessoas do presente, em prol das futuras gerações. Portanto, uma forma de descontinuidade é criada entre o passado e o presente-futuro. Como consequência, uma abordagem baseada em valores, embora voltada ao reconhecimento e envolvimento igualitário de todos os grupos de partes interessadas, está

na prática, principalmente preocupada com os grupos envolvidos na preservação de elementos de herança tangíveis, ou seja, vinculados aos que estavam envolvidos com o lugar quando seu significado foi reconhecido pela primeira vez (POULIOS, 2010).

Poulios (2010) discute que o constante apego apresentado ao remanescente material (aspecto tangível) é contra a ênfase na associação (aspecto intangível) da comunidade central com um patrimônio vivo (continuidade). E critica o modelo de conservação, devendo-se “[...] evitar o apego ao tangível e a descontinuidade criada entre os monumentos considerados como pertencentes ao passado, e focar nas associações das comunidades com os locais e o processo contínuo de criação dos sítios inserido nessas associações” (POULIOS, 2010, p. 182, modificado, tradução nossa). Em relação à crítica de Poulios (2010) cabe mencionar a fala de McClelland (2018) ao ressaltar que são reconhecidas as chances de mutabilidade dos valores e as mudanças intergeracionais que podem inevitavelmente ocorrer sobre como as pessoas valorizam a mesma coisa ao longo do tempo. Isto não apenas implica a necessidade de revisões periódicas ou cíclicas de significância, mas também levanta a questão controversa para as futuras gerações, de deixar de lado alguns aspectos da herança atual à luz de mudanças de valores e novos desafios de conservação (MCCLELLAND, 2018, p. 5).

Ademais, no processo de identificação de valores junto à comunidade, McClelland (2018) enfatiza a colaboração de tecnologias e ferramentas digitais a fim de oferecer novas maneiras para o público interagir com o patrimônio e capturar, visualizar e integrar as múltiplas maneiras pelas quais ele é valorizado. Como meio de auxiliar na sistematização dos dados coletados nesse tipo de atividade, Harrison (2011, apud JONES, 2017, p. 28) destaca a utilização de tecnologias como GPS e SIG na integração de traços de materiais tangíveis com crenças intangíveis, histórias e outras formas de conhecimento cultural, criando assim representações texturizadas e multicamadas de lugares históricos.

De maneira a aproximar a discussão à tipologia específica de patrimônio abordada neste estudo, cabe mencionar os valores visíveis no patrimônio industrial ferroviário. Conforme aponta Ferrari (2012), os elementos de maior incidência na paisagem ferroviária são as formas de trabalho, cujo processo de implantação advém fundamentalmente dos conceitos econômicos extrativos característicos da sociedade industrial, tais como o de sistema, repetição, mecanização, pré-fabricação, racionalização, funcionalidade e modulação. Logo, ao conceber os bens ferroviários em meio às escalas territorial, urbana ou arquitetônica, será possível identificar que se trata de um patrimônio com caráter de sistema (FERRARI, 2012, p. 96). “Nesse sentido, se trata de um conjunto de componentes relacionados entre si cujo valor prin-

cipal é ser parte integrante de um todo” (FERRARI, 2012, p. 96, tradução nossa). Essas características, inicialmente, são apontadas pela autora como visíveis a categoria maior na qual o patrimônio ferroviário integra, como herança do legado de uma época industrial.

Desse modo, o patrimônio ferroviário adquire valor universal visto que muitos sítios tiveram e ainda têm profundas consequências históricas, haja vista a paisagem cultural que gerou ao seu redor: estruturador do território, instalação de novos assentamentos, geração de espaços urbanos significativos, nascimento de uma nova arquitetura, incorporação de um sistema de transportes com a introdução de novos aspectos simbólicos como a supressão do espaço – tempo, e as estações como portas de entrada das cidades. (FERRARI, 2012, p. 96, tradução nossa).

A fim de identificar os valores percebidos pela comunidade envolvida com os sítios ferroviários, nos aprofundamos agora no estudo realizado por Santos; Silva; Oliveira (2019), relacionado ao método Abordagem de Valorização do Patrimônio (AVP) aplicado aos bens industriais ferroviários. O método AVP foi desenvolvido pelo historiador e especialista em interpretação do patrimônio Neil Silberman, e pela antropóloga Angela Labrador, especializada em questões éticas voltadas a comunidade na proteção do patrimônio. Tal método visa abordar a comunidade, entendida como componente de engajamento de pesquisas realizadas acerca da valoração do patrimônio, de maneira a aumentar sua participação e percepção em trabalhos profissionais da temática, incidentes no planejamento regional, projetos de desenvolvimento sustentável, iniciativas para o turismo, bem como na gestão do patrimônio cultural e de museus realizada pelo governo e por agências (SILBERMAN e LABRADOR, 2014). A construção da metodologia AVP, dentre diversos fundamentos, foi baseada nas concepções visualizadas na Carta de Burra (1999) e é direcionada ao patrimônio cultural em sua plenitude, não focando em uma tipologia patrimonial específica. Visto isso, e considerada “[...] a amplitude do patrimônio industrial ferroviário, que abrange aspectos materiais e imateriais, torna-se necessário o desenvolvimento de ferramentas que contemplem também seus diferentes valores” (SANTOS; SILVA; OLIVEIRA, 2019, p. 281). A fim de lidar com essa problemática, Santos; Silva; Oliveira (2019) apresentam como possibilidade a aplicação do método AVP aos bens ferroviários.

Para sua aplicação ao caso do patrimônio industrial ferroviário, partiu-se das diversas técnicas originalmente propostas nessa metodologia que foram adaptadas para atender à tipologia específica de patrimônio. Os autores destacam quatro diferentes técnicas, sendo *tour*, *photovoice*, Observação, e Entrevista. O *tour* é uma técnica para o reconhecimento do objeto de estudo, semelhante ao trabalho de campo. O diferencial se encontra em sua estruturação.

Seja organizado por um especialista, participante ou membro da comunidade, os integrantes da atividade devem ser encorajados a explorar e documentar lugares repletos de significados e memórias, cuja importância pode estar no passado ou ser identificada apenas no futuro. (SANTOS; SILVA; OLIVEIRA, 2019, p. 283).

Nesse contexto, os autores destacam que os grupos são levados por seus anfitriões a locais onde apresentam um breve histórico do espaço, onde é destacada a importância desse determinado local para a comunidade e para o anfitrião. “Posteriormente, os dados dessa atividade são avaliados de forma a identificar valores em comum levantados durante a visita” (SANTOS; SILVA; OLIVEIRA, 2019, p. 282-283).

A técnica seguinte denominada *photovoice* é composta pela participação da comunidade através da fotografia com a finalidade de evidenciar os múltiplos olhares e perspectivas sobre o objeto. Nessa situação os dispositivos para o registro da foto – como uma câmera comum ou um aparelho celular – são distribuídos aos participantes para que fotografem algo de seu interesse dentro do campo delimitado, atendendo aos temas previamente apresentados pelos pesquisadores. “A aplicação dessa técnica permite que os participantes expressem sua criatividade e encarem os locais fotografados com novos olhares, de modo a refletir com maior intensidade sobre os problemas e necessidades da comunidade” (GUBRIUM; KIRSTA, 2013 apud SANTOS; SILVA; OLIVEIRA, 2019, p. 283).

A técnica Observacional é subdividida em diferentes abordagens: a observação participativa, na qual o pesquisador registra as impressões cotidianas da comunidade em locais pré-definidos, por meio da elaboração de mapas de comportamento ou entrevistas; a observação completa, na qual o pesquisador se camufla entre os participantes de modo despercebido, a fim de realizar os registros de seu interesse; e também a participação ativa e completa, em que o pesquisador passa a compor o grupo estudado. Como resultados dessas atividades, podem ser gerados diferentes mapas, sendo o mapa de comportamento, em que se observa a relação do sujeito ou grupo observado com o espaço, para onde se direciona e quais os espaços mais utilizados; e o mapa de traços físicos que registra a presença de dejetos despejados pelo grupo observado no espaço delimitado (SANTOS; SILVA; OLIVEIRA, 2019, p. 284).

Por fim, a técnica de Entrevista é descrita como algo estruturado, no qual se cria um roteiro com lista de questões, sendo que as mesmas podem ser desenhadas de forma flexível dependendo da situação e do participante (SANTOS; SILVA; OLIVEIRA, 2019, p. 285). Nesse caso, com base nas recomendações dispostas na metodologia AVP, os autores indicam que a técnica seja realizada com no mínimo dois pesquisadores, pois enquanto um aplica as questões, o outro anota as reações gerais do entrevistado. Ademais, tem de haver especial

atenção aos termos de consentimento, ordenamento das questões de acordo com o nível de sensibilidade e polêmica envolvidos, dentre outras recomendações. Cabe mencionar que “[...] o uso de cada uma das técnicas pode variar em função do problema da pesquisa e a necessidade do pesquisador em responder determinadas perguntas em uma escala específica” (LOW, 2002 apud SANTOS; SILVA; OLIVEIRA, 2019, p. 282). Em vista disso, optou-se por aplicar a metodologia AVP ao caso do Complexo FEPASA, utilizando-se especificamente de três das quatro técnicas explanadas: *tour*, *photovoice* e Entrevista.

A não aplicação da técnica observacional se justifica na medida em que, em projeto piloto realizado por Santos; Silva; Oliveira (2019), dentre outros conjuntos ferroviários, no Complexo FEPASA ficou nítida sua inaplicabilidade devida à larga extensão de sua área e o elevado fluxo de pessoas. A mencionada inaplicabilidade foi posteriormente comprovada pela autora deste estudo ao promover uma segunda tentativa de aplicação da técnica. No item subsequente encontram-se dispostos os resultados e interpretação de aplicação das três mencionadas técnicas previstas na metodologia AVP. Prezou-se pela análise qualitativa em contrapartida a quantitativa. De todo modo, dependendo da técnica a ser aplicada, ambas as análises são possíveis, o que demonstra a tamanha flexibilidade e funcionalidade do método.

METODOLOGIA DE ABORDAGEM DE VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO

TOUR

A técnica *tour* foi aplicada no Complexo FEPASA em maio de 2019 com um ex-ferroviário que terá seu nome preservado no decorrer da descrição dessa prática. O intuito da aplicação dessa técnica neste estudo foi reconhecer o complexo ferroviário na perspectiva de um antigo trabalhador. Nesta proposta, a pesquisadora e o antigo trabalhador da ferrovia caminharam por toda a extensão do Complexo FEPASA que comporta cerca de 145 mil m², adentrando-se em alguns edifícios de livre acesso. A visita começou na ala norte do conjunto ferroviário. A condução da atividade pelo ex-ferroviário fundamentou-se na descrição das áreas ali existentes, com detalhes acerca de sua conformação, função, estrutura, e as experiências e recordações que ele tem desses locais. Inicialmente o ex-ferroviário descreveu a origem de sua família e a sua relação com a CPEF. Ele mencionou que o bisavô de origem portuguesa chegou a Jundiaí e conheceu aquela que seria sua futura esposa. Após o casamento eles tiveram cinco filhos, sendo dois homens e três mulheres. De acordo com o ex-ferroviário, as três mulheres foram casadas com ferroviários da CPEF e os dois homens funcionários dessa empresa. Dentre esses dois homens, destaca-se seu avô que teve quatro filhos, sendo o pai do

condutor da atividade que foi ferroviário, e uma tia que também trabalhou na CPEF até se aposentar.

Iniciando a descrição sobre as atividades realizadas no conjunto ferroviário da antiga CPEF, o ex-ferroviário indica duas casas no extremo norte do Complexo FEPASA, inicialmente ocupadas por pessoas que trabalhavam na via, atuando para seu devido funcionamento até Campinas. No decorrer do trajeto percebe-se que a todo instante o ex-ferroviário descreve as memórias sobre as atividades realizadas no conjunto ferroviário, a exemplo do transporte de gado que era descarregado próximo ao espaço no qual estávamos, e posteriormente levado ao frigorífico denominado Guapeva, nas proximidades do conjunto da CPEF. O condutor da atividade destaca que não concorda que o conjunto ferroviário seja denominado e reconhecido atualmente como Complexo FEPASA, visto que as estruturas são originalmente da CPEF e não da FEPASA, sugerindo, portanto, o emprego do nome conjunto ferroviário da CPEF.

Em continuidade, seguimos em direção ao pátio da oficina, no qual o ex-ferroviário destaca a presença original do almoxarifado de inflamados, que comportava tanques de óleo combustível. Tal espaço atualmente é utilizado como cozinha da Fundação Municipal de Ação Social (FUMAS). O condutor do *tour* indica nessa proximidade a existência de um antigo armazém de peças e inflamáveis. Menciona que a área na qual estávamos, ainda em direção norte do Complexo FEPASA, era dedicada a sucata, local no qual a sucata era armazenada e separada em ferroso, metais, alumínio, e posteriormente vendida, sendo o próprio condutor do *tour* o funcionário que acompanhava seu recebimento naquele espaço. Nesse mesmo trecho indica outros dois almoxarifados, a tipografia, e a área de inflamáveis. Menciona também a existência de uma linha central.

Seguindo na região atualmente ocupada pela FATEC, o ex-ferroviário descreve que ali existia o setor onde se fabricavam as buchas de bronze e alumínio. Indica o compressor que fornecia o ar para as oficinas; uma das quatro subestações que transmitia energia ao conjunto ferroviário; o ambulatório médico, que funcionou como creche por determinado período; e o setor jurídico da empresa. Em continuidade menciona a existência do armazém do abastecimento pessoal dos funcionários, onde se compravam mercadorias, roupas, e utensílios gerais; e também o escritório e arquivo pessoal. Todo esse espaço atualmente ocupado pela FATEC. Em outra parte que compreende a biblioteca e coordenação da FATEC, o ex-ferroviário indica que antigamente era ocupada pela escola de formação profissional da CPEF. De acordo com o ex-ferroviário, a demanda pela construção da escola se deve à necessidade de mão de obra especializada nos diferentes setores existentes no conjunto ferroviário. Dessa forma,

[...] *pegava* lá uma quantidade de jovem, normalmente filho de ferroviário, e eles aprendiam a profissão num horário específico junto com o mestre, que muitas vezes era o pai mesmo *né*. Depois eles fizeram a escolinha, aí na escolinha começavam a formação profissional [...] (EX-FERROVIÁRIO, 2019).

Esse modelo de formação empregado pela CPEF, de acordo com o ex-ferroviário, é semelhante ao que ocorreria posteriormente com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI). Inclusive no período de gestão da FEPASA, a obtenção de mão de obra formada pelo SENAI era algo recorrente.

O condutor do *tour* menciona que a CPEF começou a construir da estação ferroviária até a área norte na qual iniciamos a visita. Destaca também que a parte da frente da CPEF localizava-se onde hoje é compreendida como traseira, do lado oposto da via. O acesso atualmente é realizado pela Avenida União dos Ferroviários, onde originalmente encontrava-se a linha férrea da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS). O ex-ferroviário destaca a presença de uma linha de experiência naquele trecho que era onde se restauravam as locomotivas. Logo, não havia fluxo de pedestres onde atualmente se estabelece seu acesso, devido a essa movimentação das locomotivas em manutenção. Segundo o ex-ferroviário, posteriormente, com o aumento do fluxo de pedestres, a linha de experiência foi realocada para outro pátio.

O condutor do *tour* comenta sobre a origem da CPEF, inicialmente instalada em Campinas para posterior realocação em Jundiaí. Em primeiro momento é construída a fundição, pois a empresa dependia do aço para os trilhos e máquinas, depois a marcenaria, e as estruturas para as locomotivas a vapor como caldeiraria e ferraria. No momento de mudança de locomotivas a vapor para as elétricas em 1922, o ex-ferroviário destaca a modificação da estrutura para atender a essa nova demanda. Logo, são instalados os setores elétricos, assim como se instaura a administração central da CPEF no complexo ferroviário em Jundiaí. O ex-ferroviário também destaca a vinda das locomotivas a diesel em 1950, com nova expansão das oficinas da CPEF.

O condutor do *tour* indica a existência de um antigo jardim central, onde atualmente existem algumas palmeiras. Nesse espaço se encontrava a locomotiva número 1 da CPEF, além de outras pertencentes à EFS e a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (CMEF). Em sequência o ex-ferroviário comenta acerca dos bilhetes confeccionados na área central do conjunto ferroviário da CPEF. Segundo ele, em torno de vinte a trinta máquinas de confecção elaboravam os bilhetes distribuídos às diversas outras estações administradas pela CPEF. Uma dessas máquinas encontra-se salvaguardada no museu. O edifício onde se instala o mu-

seu na atualidade, anteriormente era utilizado como setor de holerite, considerado um setor grande, no qual trabalharam muitas pessoas.

Entre os edifícios centrais, o ex-ferroviário indica o caixa da CPEF, com localização estratégica, haja vista que a entrada do complexo era realizada pelo lado oposto ao da atualidade, no qual o caixa é um dos primeiros locais visualizados, em edifício atualmente ocupado pela Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social (SEMADS). “[...] Todo dinheiro, transação, passava por esse prédio, que tinha dois cofres grandes [...] o pessoal vinha receber, e consta também que parava o carro forte aí, o vagão do pagamento, que recebia os envelopes com dinheiro e ia fazer o pagamento para as outras cidades” (EX-FERROVIÁRIO, 2019). O guia do tour ainda acrescenta que eram utilizadas diferentes armas para garantir a segurança desse setor, sendo uma delas em exposição no Museu da CPEF no Complexo FEPASA, e outras doadas ao Museu do Exército.

Em seguida nos adentramos a área central, na qual o ex-ferroviário indicou o setor onde os bilhetes eram armazenados, destacando as prateleiras que permanecem na estrutura até a atualidade. Caminhamos até o pátio da linha principal de reparação de locomotivas elétricas e de truques das locomotivas a diesel. O ex-ferroviário comenta que começou a trabalhar na então FEPASA em 1976, e que se lembra dos escritórios ali presentes onde eram registrados os pontos, se recorda dos relógios que sinalizavam as chegadas e partidas do trabalho, rememorando toda a movimentação que era comum daquele espaço. No fim do corredor indica os edifícios ocupados pela coordenadoria técnica, com elevador de acesso a sala do presidente da CPEF, Jaime Sintra. Nas proximidades havia também o arquivo, com um pequeno elevador que permitia o deslocamento dos documentos.

Dentre os outros edifícios dessa área, o ex-ferroviário indica o laboratório de produtos químicos e menciona a existência de uma ponte rolante de setenta toneladas. Descreve o processo executado nas oficinas, no qual a locomotiva a diesel era levantada, e com o carretão eram retirados os truques para serem restaurados. “[...] Esse setor que era para locomotivas a vapor, acabou ficando para as locomotivas a diesel” (EX-FERROVIÁRIO, 2019). Destaca ainda que ali se realizava todo o serviço de tornearia de roda e usinagem. Em sequência seguimos para a sessão elétrica e mecânica do prédio, de responsabilidade do ex-ferroviário quando trabalhava na FEPASA. Essa sessão era constituída por ponte rolante, subestação, iluminação, máquinas, dentre outros elementos.

Em sequência, nos aproximamos à ala atualmente utilizada por determinados departamentos da Unidade de Gestão Mobilidade e Transporte, denominada pelo ex-ferroviário como

Setransp (Secretaria de Transportes de Jundiaí, denominação anteriormente atribuída ao departamento). Nesse local, o condutor do tour indica que no período de chegada das locomotivas a diesel, foi cedido um espaço para uma empresa chamada Bracomex, a fim de capacitar os funcionários da FEPASA na restauração dos motores de origem francesa dessas locomotivas. Também menciona que devido a pouca mão de obra capacitada, as atividades de manutenção dessas locomotivas eram distribuídas, parcela em Campinas, outra parte em Jundiaí, e também Rio Claro, dentro de certa racionalidade destacada por ele, em busca de especialistas em cada diferente campo da manutenção. No meio do trajeto nos deparamos com a locomotiva nº 1 da CPEF, que se encontra na linha central que o antigo trabalhador da ferrovia comentou anteriormente. Ele ressalta que a Associação de Preservação da Memória da CPEF demonstra evidente interesse na conservação dessa locomotiva.

Ao adentrarmos na ala na qual o ex-ferroviário foi responsável durante largo período no qual trabalhou na FEPASA, ele descreve que se tratava de uma sessão rotativa na qual trabalhavam 48 pessoas. Cada parte da sessão era subdividida e organizada para determinadas funções, como a reparação de motores de tração e geradores de locomotiva, onde se restauravam e montavam as armaduras.

Era tudo peça pesada, você não conseguia fazer nada sem a ponte, tanto para tirar, desmontar, montar, *põe no torno, tira do torno, põe na bandagem*, lá no fundo nesse autoclave aqui, era feito o processo de envernizar a armadura, era processo com pressão.
(EX-FERROVIÁRIO, 2019).

Dentre as demais sessões, indica o setor das locomotivas a diesel e a sessão de pantógrafo, situadas nas oficinas mais recentes da CPEF no complexo.

O ex-ferroviário relata que quando iniciou seus trabalhos em 1976, e depois de trabalhar na manutenção, ele adquiriu toda a base de aprendizagem junto aos trabalhadores mais antigos da empresa. Conforme esses funcionários foram se aposentando, o antigo trabalhador da ferrovia assumiu a sessão de elétrica. Tão logo os serviços de armadura que ele aprendeu junto aos então aposentados foram se perdendo. Também menciona que na década de 80 decidiram reativar essa sessão de armadura e rolamento, e como não havia mais funcionários que soubessem efetuar esses serviços, solicitaram seu auxílio no setor de elétrica, na reativação da seção de armadura, cujo trabalho veio a exercer até a aposentadoria. “[...] Aí eu sai de lá como auxiliar de encarregado, vim pra cá como auxiliar, como o chefe da sessão depois, e depois fui supervisor nas duas áreas aqui” (EX-FERROVIÁRIO, 2019).

O ex-ferroviário menciona que atualmente o espaço está sendo utilizado pela Unidade de Cultura de Jundiaí, sendo que em 1998 era de jurisdição do Governo Federal, e depois dis-

so foi privatizado. Durante essa privatização o sindicato conseguiu um plano de demissão voluntária aos funcionários, havendo também a possibilidade de serem indenizados pela empresa. Nessa situação, o condutor do *tour* menciona que optou por não sair, permanecendo no trabalho até o fim. Grande parcela dos funcionários foi direcionada a Campinas, haja vista a transferência da oficina para essa nova localidade. Nessa situação, o ex-ferroviário permaneceu em Jundiaí auxiliando no despacho de materiais para as novas oficinas “[...] aí foi vendido um monte de coisa, em leilão” (EX-FERROVIÁRIO, 2019). Posteriormente o antigo trabalhador da ferrovia assume o museu junto a outros colegas, num período em que o museu ainda era administrado pela Secretaria do Estado. Nesse contexto, e conforme afirma o ex-ferroviário, foi realizado um acordo no qual ele e os colegas passaram a cuidar do museu. Logo ingressa um novo funcionário com experiência em administração, e compõe a equipe de cuidados ao museu. “Tralhamos três anos de graça, eu já tinha tempo pra aposentar, um dos meus colegas também e a gente acabou ficando então pra proteger o museu e em uma promessa que o Estado ia ficar com museu” (EX-FERROVIÁRIO, 2019).

Na aquisição do conjunto ferroviário pela Prefeitura de Jundiaí, o ex-ferroviário destaca que essa compra se refere apenas às edificações, sendo as peças pertencentes à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Inicialmente os departamentos que ocuparam o Complexo FEPASA depois da compra realizada pela Prefeitura de Jundiaí foram a então Secretaria da Educação e a *Setransp*, que segundo o antigo trabalhador foram as que mais tinham dinheiro para investir naquele período. O condutor do *tour* menciona que por um curto período de tempo foi instalada uma universidade da terceira idade, que permaneceu em espaço ao lado da *Setransp* de seis a oito meses. Após esse período, a Associação de Preservação da Memória da CPEF, recém criada por ele e demais colaboradores, assumiu a escola e criou o CELMI, sob administração do novo funcionário especialista em administração. Nesse momento optou-se pela devolução dos cuidados do museu para a Prefeitura de Jundiaí que então ofereceu em contrapartida o prédio onde o CELMI encontra-se situado até a atualidade.

O edifício do holerite adquiriu a primeira reutilização como museu em 1979, como Museu Barão de Mauá. O ex-ferroviário comenta que auxiliou em toda a parte elétrica para essa nova instalação, que na década de 1990 adquiriu novo nome: Museu da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Em continuação a descrição do espaço, se aproximando a ala centro-sul do complexo ferroviário, verifica-se as edificações atualmente inutilizadas, que ainda comportam alguns poucos equipamentos ferroviários. O ex-ferroviário indica o carretão, linha por onde as locomotivas entravam e saíam. Nesse local nota-se a presença de dois vagões. Ele

destaca que foi trocado cerca de 80% do madeiramento de um deles, no qual foi feita uma nova estrutura, pintaram o vagão e promoveram ali alguns eventos. Indicou também outras locomotivas situadas em frente ao museu. Neste mesmo espaço foi possível visualizar a ala atualmente administrada pela Unidade de Mobilidade e Transporte, composta antigamente pela sessão de caldeiraria das locomotivas a vapor, adaptada a fim de atender as locomotivas a diesel e elétricas; a ferraria, que fabricava as peças de ferro maiores a partir dos lingotes esquentados no forno e moldados; o setor de segurança do trabalho; o refeitório pessoal; o escritório da Bracomex; arquivo; e armazém de modelos de madeira. Referente a este último setor, o ex-ferroviário destaca que

[...] a pena é que noventa por cento das peças fabricadas foram descartadas; queimadas em caldeira; *jogadas fora*; foram pra sucata de madeira. Algumas peças mais trabalhosas a gente conseguiu preservar, [como] as peças pequenas, torneira, registro... (EX-FERROVIÁRIO, 2019).

A CPEF, conforme apontou o ex-ferroviário no decorrer do trajeto, “oferecia de tudo” para seus funcionários, como moradia, lenha para alimentar os fogões de suas casas, entre outros suportes. Ao ser questionado acerca da ala central do conjunto ferroviário, o trabalhador mencionou que naquele local as rodas eram descarregadas para posterior usinagem

[...] então primeiro tem umas rodas que iam pra locomotiva, depois quando chegava no limite de usinagem, elas iam diminuindo *aí* não *serve* mais pra locomotiva, então ela passa pra vagão, então *aí* tinha que usar e deixar na medida pra vagão. *Aí* quando terminava vagão, ia pra trólei, *aí* quando não dava mais jogava fora. *Aí* sucateava. (EX-FERROVIÁRIO, 2019).

Em ala próxima, o ferroviário indica o antigo bicicletário e estacionamento para funcionários, este que permanece com a mesma função original na atualidade.

Ao ser questionado acerca do horto florestal, o ex-ferroviário menciona que a CPEF implantava o horto em diversas cidades, a fim de auxiliar na produção da madeira que era utilizada para alimentar as primeiras locomotivas a vapor, como dormente para trilho, postes, isso, pois, segundo o ele, não havia outra empresa que prestasse esse tipo de serviço naquele período. Inclusive supria a demanda de móveis em Jundiaí. O profissional que auxiliou na implantação dos hortos da CPEF foi Navarro de Andrade, que de acordo com o condutor do *tour*, traz as primeiras mudas de eucalipto da Austrália, iniciando o trabalho em Jundiaí, e posteriormente instala-se em Rio Claro, onde estruturou um horto que além de explorar a extração de madeira, plantava também frutas em geral e possuía granjas, produtos comercializados nas cooperativas da CPEF.

Deslocando-se a ala sul do complexo, o ex-ferroviário indica um antigo setor ao lado do laboratório de óleos no qual os funcionários criaram um espaço de lazer denominado Nel-

son Garola, em homenagem ao antigo chefe das oficinas. Em sequência, indica os três galpões centrais dessa ala, conformados pelo almoxarifado de moldes de madeira e carpintaria, e ao fundo, o depósito de tanques de armazenamento de graxa. Havia também mais uma subestação, e sala de compressores. Para a distribuição de água aos compressores, é informada a existência de um poço naquelas proximidades em um período em que não havia distribuição de água na cidade. De acordo com o ex-ferroviário, tal poço estava em péssimas condições quando o chefe das oficinas, o mencionado Nelson Garola, decidiu reativá-lo a fim de fornecer água para o banheiro e para o compressor. Logo foi organizada uma equipe para realizar a trabalhosa limpeza e reativação do poço. Posterior a esse processo, o poço auxiliou na distribuição de água para o complexo ferroviário e também para a cidade em período de escassez.

Em sequência, o condutor do *tour* continua a descrever o espaço, indicando o setor de almoxarifado da via permanente, que atuava na parte elétrica, torres, isolantes e fios. Aponta a presença da caixa d'água situada na extremidade sul do Complexo FEPASA, estrutura que alimentava as máquinas a vapor. Além dessa, ele também menciona uma segunda caixa d'água situada ao lado do CELMI. O ex-ferroviário aponta duas casas ocupadas pela chefia, do outro lado da via:

[...] minha mãe contava muitas histórias aqui que eu tenho guardado na lembrança. A primórdio, como era só a *estaçãozinha*, eu calculo que o chefe da estação morava aqui pra trás, você vê que tem um espaço aqui pra trás que aparentemente era uma casa. Depois pode ser que eles fizeram essa casa de fora e saíram dali pra aumentar o espaço da estação. (EX-FERROVIÁRIO, 2019).

A atividade é encerrada na extremidade sul do Complexo FEPASA, onde está situada a estação ferroviária da CPEF, incendiada em julho de 2018. Segundo o ex-ferroviário, há um processo em trâmite iniciado pela Associação de Preservação da Memória da CPEF junto ao Estado a fim de decidir quanto ao repasse de propriedade da estação, para que haja seguimento nas ações direcionadas a sua preservação. Ele também relata que no período da privatização do conjunto ferroviário, a empresa que adquiriu as oficinas não teve interesse na estação, e até hoje não há definição quanto a sua propriedade. Por determinado período um senhor, antigo trabalhador da ferrovia morou dentro dela, cuidando do espaço. No entanto, após a saída desse senhor, o espaço foi ocupado por moradores de rua e usuários de drogas, até ocorrer o incêndio em julho de 2018. Após esse incidente, foi sugerida a

[...] estruturação de um trabalho a fim de preservar essa história, [...] então nós fizemos *algum movimento aí*, e agora eu já me antecipo que dia 2 teve uma audiência com um juiz *aí* e parece que tem um prazo pra eles [DNIT]...

parece que decidiram que vai passar mesmo [a estação] pra Associação”. (EX-FERROVIÁRIO, 2019).

A intenção, segundo o ex-ferroviário, é estruturar o espaço a fim de aproveitá-lo para usos culturais, envolvendo também a parte do envelhecimento, em continuidade ao trabalho desenvolvido no CELMI. Ele menciona que a área do entorno da estação pertence à Prefeitura de Jundiáí, e conforme mencionado, a Associação pretende ocupar o espaço para criar um ambiente de lazer e cultura, voltado ao envelhecimento, a fim de que as pessoas o ocupem. Entre as intenções de uso, o condutor do *tour* destaca a possibilidade de estruturar uma academia ao ar livre, com a intenção de talvez

[...] pegar a locomotiva *daquelas elétrica*, a gente colocaria só um caixão, tirava tudo, pintava ela, e fazia *playground* para as crianças subirem. Um espaço de areia, descia num corredorzinho, ganharia então um espaço, pois pra você trazer o idoso tem que trazer a criança, então a pessoa traz a criança pra brincar no parquinho (EX-FERROVIÁRIO, 2019).

Trata-se de um amplo espaço, sobre o qual se menciona a intenção de restauração “imitando as fotos antigas”, caso a propriedade seja adquirida, a fim de transformar o local em um espaço útil, “revivendo como era, tudo arrumadinho, como a estação era”. Ou, outra opção seria deixar como ruína “[...] como na Europa tem muitos locais que são apresentados dessa maneira *né* [em ruínas], e aí a pessoa vê o estrago *né*” (EX-FERROVIÁRIO, 2019). O ex-ferroviário comenta que são diversas as ideias que surgem, e que se trata da “primeira estação da CPEF [...]” (EX-FERROVIÁRIO, 2019).

A aplicação da técnica *tour* no Complexo FEPASA auxiliou no reconhecimento do objeto de estudo por meio de sua apresentação conduzida na perspectiva de um ex-ferroviário. Desse modo, foi possível identificar a relação do condutor da atividade com o conjunto ferroviário, através da descrição das edificações e áreas que comportam o Complexo FEPASA, fortalecida com memórias por ele transmitidas no decorrer da atividade. A relação de ex-ferroviário com o Complexo FEPASA é evidenciada desde seus antepassados que trabalhavam no conjunto ferroviário. Dessa forma, o condutor transmite detalhes acerca da formação inicial do conjunto, assim como sua reestruturação de acordo com as demandas da CPEF. Descreve as diversas funções empregadas nas diferentes edificações e áreas existentes no Complexo FEPASA; suas experiências e recordações sobre as atividades realizadas no conjunto; as relações estabelecidas internamente e no entorno do complexo ferroviário; as valorações atribuídas ao conjunto; assim como os principais conflitos vivenciados no espaço que, por vezes, perduram até a atualidade.

Predominam como principais valores atribuídos por parte desse membro da comunidade, inicialmente o valor tecnológico do conjunto ferroviário, no qual o condutor demonstra a grande funcionalidade de sua especialização e conformação, a fim de atender às demandas de uma atividade industrial em plena ascensão. As técnicas ali conduzidas se estenderam para seu entorno, em período no qual a então cidade de Jundiaí não comportava os serviços básicos demandados pela comunidade. Dentre os demais valores identificados no discurso do ex-ferroviário destaca-se o valor do trabalho, evidenciado nos diversos locais visitados através das falas do condutor, que inclusive ressaltou a relação da companhia ferroviária para com seus funcionários (e que por vezes transpassava os compartimentos do complexo); o valor histórico e memorial, defendidos pela própria Associação de Preservação da Memória da CPEF da qual ele compõe. Destaca-se também o valor de uso, predominantemente identificado nas intenções de reutilização da estação ferroviária da CPEF, na qual o antigo trabalhador da ferrovia, como membro da Associação, demonstra especial interesse na reativação como forma de preservação, inclusive considerando sua manutenção e apresentação como ruína, conforme encontrada na atualidade.


Desse modo, verificam-se os diferentes vínculos que o condutor do tour possui com o Complexo FEPASA. Inicialmente a relação familiar visualizada surge na inserção do conjunto ferroviário pela CPEF em Jundiaí, em que grande parte da família e por diferentes gerações, trabalhou no conjunto ferroviário. Também o desempenho do ex-ferroviário como trabalhador, no período em que o complexo era gerido pela FEPASA; e após a privatização, quando o ex-ferroviário se envolveu na estruturação da Associação de Preservação que atuou na conformação do museu alocado em antiga sessão do conjunto ferroviário. Por fim, percebe-se que a relação do antigo trabalhador da ferrovia com o complexo perdura até a atualidade, nas discussões relativas à propriedade e gestão da estação ferroviária, ainda como membro ativo da Associação de Preservação da Memória da CPEF.

PHOTOVOICE

A técnica *photovoice* foi aplicada no Complexo FEPASA no dia 21 de setembro de 2018. A proposta esteve centrada em abordar a comunidade que utiliza das infraestruturas atualmente existentes no conjunto ferroviário, e em meio a isso, propor o sorteio de determinadas palavras-chave. Logo, visou-se identificar, através do registro fotográfico, seguido de breve descrição, quais elementos desse espaço podem ser associados à palavra sorteada de acordo com a percepção de cada sujeito abordado. Foram selecionados cinco temas, sendo: educação; ferrovia; conjunto; arquitetura; e gestão. Tais temas foram sorteados com diferentes

sujeitos, em distintas áreas situadas no Complexo FEPASA. Os dados relativos à aplicação da técnica *photovoice* no Complexo FEPASA encontram-se esquematizados em sequência, seguidos das interpretações acerca dos valores percebidos em cada resultado. Optou-se pela utilização de nomes fictícios, a fim de preservar a identificação dos participantes.

Quadro 1. **Aplicação da técnica *photovoice* com palavra-chave Educação.**

EDUCAÇÃO	
	IDENTIFICAÇÃO
	Augusto, usuário do Poupatempo
	DESCRIÇÃO
	Abandono; desleixo; irresponsabilidade; falta de preservação da cultura; necessidade de educação e conscientização. Meu avô dava aula aqui, isso é uma história do passado.


Fonte: Placa de homenagem ao Visconde de Mauá. Foto de Augusto, 2018.

Fonte: **Quadro elaborado por Milena Meira da Silva, 2019.**

O vínculo direto de Augusto com o Complexo FEPASA é propiciado através do Poupatempo, espaço em que se prestam diversos serviços utilizados pelo usuário. Na aplicação do *photovoice*, Augusto sorteou a palavra “educação”, na qual optou por registrar a placa de homenagem ao Visconde de Mauá, sujeito de grande relevância na industrialização do Brasil. Como explicação sobre o porquê do registro associado à palavra sorteada, Augusto descreve uma série de termos que expressam sua percepção a respeito da educação em todo o âmbito nacional.⁷ De modo geral, na fala de Augusto foram identificadas determinadas percepções e valores que o usuário reflete àquela área. Inicialmente subentende-se a valorização da memória ao alegar que seu avô trabalhou na companhia ferroviária que constituiu o Complexo FEPASA. Também o valor histórico, ao mencionar que se trata de um local que contém uma história do passado; e de modo complementar, se destaca a característica informativa quando tratado como valor histórico, diretamente relacionado à foto registrada, associada à fala de necessidade de educação e conscientização. Subentendendo-se, portanto, certa importância atribuída à difusão do espaço.

⁷ Acredita-se que grande parcela das respostas dos participantes do *photovoice* possa ter sido influenciada pelo período no qual foi aplicada a técnica, relativo às eleições presidenciais no Brasil.

Quadro 2. Aplicação da técnica *photovoice* com palavra-chave Educação.

EDUCAÇÃO		
	IDENTIFICAÇÃO	Antônio, aluno da FATEC
	DESCRIÇÃO	A biblioteca que é o ambiente de estudo, onde está todo mundo comportado.

Fonte: Alunos estudando na biblioteca da FATEC.
Foto de Antônio, 2018.

Fonte: Quadro elaborado por Milena Meira da Silva, 2019.

Neste caso, conforme recorrentemente observado na aplicação da técnica *photovoice* com alunos da FATEC, seja através de seu perfil como, de modo geral, formado por usuários mais jovens do Complexo FEPASA, percebe-se mais a predominância do valor de uso, motivado pela palavra sorteada que se relaciona diretamente com a utilização atualmente realizada por Antônio no antigo conjunto ferroviário.

Quadro 3. Aplicação da técnica *photovoice* com palavra-chave Educação.

EDUCAÇÃO		
 <p>Fonte: Entrada da Secretaria da FATEC. Foto de Cláudio, 2018.</p>	IDENTIFICAÇÃO	Cláudio, aluno da FATEC
	DESCRIÇÃO	O que representa a educação nesse espaço.

Fonte: Quadro elaborado por Milena Meira da Silva, 2019.

Cláudio associa a palavra sorteada com uma das utilizações atualmente atribuída ao Complexo FEPASA. Constata-se que o registro está totalmente associado à relação estabelecida entre Cláudio e o espaço, no papel de aluno da FATEC. Ressalta-se nesse registro o valor de uso do espaço.

Quadro 4. Aplicação da técnica *photovoice* com palavra-chave Ferrovia.

FERROVIA		
 <p>Fonte: Locomotivas no Complexo FEPASA 2018.</p>	IDENTIFICAÇÃO	Usuário não quis ser identificado
	DESCRIÇÃO	Isso expressa o sentimento de descaso por parte dos administradores do país.

Fonte: Quadro elaborado por Milena Meira da Silva, 2019.

Percebe-se na fala desse usuário do Complexo FEPASA a importância atribuída à utilização dos remanescentes ferroviários, ou seja, a valorização de seu uso. Observa-se que, de modo semelhante ao primeiro resultado apresentado, e conforme se repetirá nos casos seguin-

tes, a aplicação da técnica foi realizada no período que antecedeu as eleições presidenciais no Brasil, fator que pode ter motivado grande parte dos discursos de cunho político observados nas descrições das fotos registradas. Observa-se também neste caso, a importância designada à gestão do espaço, associada à atribuição de usos como fator principal identificado na fala do usuário.

Quadro 5. Aplicação da técnica *photovoice* com palavra-chave Conjunto.

CONJUNTO		
 <p>Fonte: Edificações do Complexo FEPASA. Foto: Neuri 2018.</p>	IDENTIFICAÇÃO	Neuri, trabalhador terceirizado prestando serviço no Complexo FEPASA
	DESCRIÇÃO	Representa um conjunto de edifícios.

Fonte: **Quadro elaborado por Milena Meira da Silva, 2019.**

O registro e descrição realizados por Neuri influem no reconhecimento de valor arquitetônico associado ao conjunto ferroviário. Acredita-se que a percepção dessas edificações como conjunto articulado, considerado o registro fotográfico, assim como a palavra sorteada por Neuri, se deva às características das edificações do Complexo FEPASA que permitem sua leitura como um conjunto, uma vez que os elementos construtivos, materiais e formatação das edificações, possam ter sido os principais fatores que influenciaram essa percepção de Neuri.

Quadro 6. Aplicação da técnica *photovoice* com palavra-chave Conjunto.

ARQUITETURA		
 <p>Fonte: Edifício no Complexo FEPASA. Foto de Edmilson, 2018.</p>	IDENTIFICAÇÃO	Edmilson, trabalhador terceirizado prestando serviço no Complexo FEPASA
	DESCRIÇÃO	Arquitetura sólida, algo bem feito, mais rústico e forte, diferente das construções de hoje em dia.

Fonte: Quadro elaborado por Milena Meira da Silva, 2019.

Edmilson destaca diversos aspectos relacionados ao valor arquitetônico das edificações do conjunto ferroviário, diretamente relacionado ao material utilizado na construção dos edifícios. Percebe-se a valoração atribuída por Edmilson a essa arquitetura específica, em detrimento das técnicas arquitetônicas utilizadas em edificações da atualidade.

Quadro 7. Aplicação da técnica *photovoice* com palavra-chave Gestão.

GESTÃO		
 <p>Fonte: Sala de coordenação da FATEC. Foto de Luís, 2018.</p>	IDENTIFICAÇÃO	Luís, aluno do curso de logística da FATEC
	DESCRIÇÃO	Uma forma de gestão a partir do coordenador do curso, responsável por essa coordenação que faz a gestão das pessoas.

Fonte: Quadro elaborado por Milena Meira da Silva, 2019.

No caso da aplicação do *photovoice* com Luís, aluno da FATEC, percebe-se o modo peculiar como esse usuário do Complexo FEPASA associa a gestão, palavra sorteada, com o valor de uso. Neste caso, o aluno correlaciona tal palavra não apenas com o espaço no qual subentende a gestão baseada em um dos usos atualmente atribuído ao conjunto ferroviário, como também ao sujeito entendido por Luís como gestor do espaço, destacando a relevância de sua função, seguida de breve descrição acerca de determinadas funções cabíveis ao gestor.

Quadro 8. Aplicação da técnica *photovoice* com palavra-chave Gestão.

GESTÃO		
 <p>Fonte: Entrada da secretaria da FATEC. Foto de aluno do curso de eventos da FATEC, 2018.</p>	IDENTIFICAÇÃO	Aluno do curso de eventos da FATEC
	DESCRIÇÃO	Secretaria, lugar onde resolve toda a gestão da faculdade.

Fonte: Quadro elaborado por Milena Meira da Silva, 2019.

Finalizando as análises sobre os resultados coletados da aplicação da técnica *photovoice*, percebe-se mais uma vez o valor de uso associado pelo aluno da FATEC consultado. Esse valor se sobressaiu em todas as consultas realizadas junto aos alunos da FATEC. Conforme inicialmente destacado, acredita-se que tal valoração esteja relacionada ao perfil desses alunos, que muitas vezes não são naturais de Jundiaí, e que começaram a estabelecer o primeiro contato com o Complexo FEPASA através da FATEC, haja vista a faixa etária compreendida por esse público.

ENTREVISTAS

Como mais uma técnica prevista dentro da metodologia AVP destaca-se agora a entrevista. No contexto do Complexo FEPASA foram realizadas nove diferentes entrevistas. Seguindo as recomendações propostas por Silberman e Labrador (2014) as entrevistas foram

aplicadas em duplas, sendo a autora deste estudo a responsável por questionar os entrevistados, contando com o auxílio de Evandro Nogueira Santana Júnior, membro que compõe a equipe do projeto Memória Ferroviária, responsável por registrar as reações de cada entrevistado ao responder as questões propostas. As questões foram direcionadas, inicialmente, à identificação do perfil do sujeito entrevistado, através de seu nome que poderia ser identificado ou não, idade, profissão e cidade de origem; seu conhecimento acerca da origem do conjunto e a atividade inicialmente ali realizada; sua relação com o conjunto ferroviário, sobre quais os locais mais visitados, o primeiro contato com esse espaço, e o conhecimento sobre seu tombamento; à percepção acerca dos usos existentes no complexo, os edifícios inutilizados e possibilidades de novos usos; como percebem o entorno do conjunto protegido; e a opinião sobre a maneira como é administrado o Complexo FEPASA e como o imagina no futuro.

Para a realização das entrevistas foi seguido um protocolo de permissão de divulgação dos nomes dos entrevistados, nos quais todos concordaram, assim como um termo de consentimento que, assim como o roteiro de entrevista, se encontra inserido como apêndice neste trabalho. De maneira geral, as questões estiveram direcionadas ao objetivo geral deste estudo relacionado às possibilidades de novos usos ao patrimônio industrial, especificamente, sobre como a comunidade percebe os usos atuais nesse complexo ferroviário, de que maneira compreende os espaços inutilizados, e quais as sugestões de futuros novos usos de acordo com seu interesse. Com isso, cabe descrever que foram realizadas cinco entrevistas com funcionários que trabalham nas edificações do Complexo FEPASA, sendo um homem e uma mulher da Guarda Municipal de Jundiaí; um funcionário de divisão da Unidade de Gestão de Mobilidade e Transporte; um vigilante da área atualmente compreendida pelo FUMAS e CELMI; e o Diretor do Núcleo de Gestão e Finanças da Unidade de Gestão de Cultura. Nesse sentido, compreendendo diferentes níveis de atuação, localizados em distintas edificações do Complexo FEPASA. Além desses, entrevistou-se também dois alunos da FATEC; uma aluna do CELMI; e um antigo trabalhador da sessão de soldagem da FEPASA.

O primeiro entrevistado foi o atualmente guarda municipal Barros. Barros não nasceu em Jundiaí, mas vive na cidade há 45 anos. Quando questionado sobre seu conhecimento acerca do histórico ferroviário associado ao Complexo FEPASA, o entrevistado menciona algumas recordações acerca da ferrovia naquele espaço, como a atual Avenida União dos Ferroviários que originalmente comportava os trilhos do trem. Destaca também que não conhece todo o complexo e que costuma frequentar mais o seu local de trabalho. Menciona o fato que o permite reconhecer a relação entre os edifícios é a fachada que possui características arqui-

tetônicas similares em toda a sua extensão. Barros entende que os usos atuais atribuídos ao Complexo FEPASA são interessantes para a comunidade, como o Poupatempo e a FATEC, no entanto, o espaço direcionado a Guarda Municipal, mostra-se inadequado frente às necessidades desse setor. Barros conhece a condição do conjunto ferroviário como bem protegido, o reconhece como patrimônio histórico de relevância para cidade e acrescenta que “se não fosse isso fatalmente não existiria mais prédio algum aqui, com certeza não existiria” (BARROS, 2018). Apesar de reconhecer a importância da proteção atribuída ao espaço, Barros compreende que a condição de bem tombado limita as ações da atual administração quanto às modificações necessária na estrutura física do Complexo FEPASA.

Ana Paula, também guarda municipal foi a segunda entrevistada. Ana possui 37 anos, mora em Jundiaí há 3 anos a trabalho. Devido ao curto período de tempo que vive em Jundiaí Ana desconhece o histórico do Complexo FEPASA associado à ferrovia, mas mostrou interesse em pesquisar a respeito. Quando questionada acerca da relação existente entre os edifícios presentes naquele espaço, Ana Paula respondeu que acredita que exista relação devido à estrutura similar entre eles “[...] quando vou do outro lado é como se eu estivesse deste lado aqui, parece que liga as coisas” (ANA PAULA, 2018). Acerca de sua aferição quanto à atribuição de usos aos edifícios, Ana respondeu que o espaço não deveria ser usado para a guarda ou pelas divisões municipais de transporte “[...] mas coisas de antiguidade sabe, tipo museu” (ANA PAULA, 2018) ou utilizado para fins de visitação e usos culturais no geral. Entretanto, a entrevistada reconhece a relevância de um mesmo espaço comportar as divisões de transporte, a Guarda Municipal e o Poupatempo Unidade de Transito porque “[...] uma ocorrência leva a outra” (ANA PAULA, 2018). Ao fim, Ana entende que esse não é necessariamente um lugar ruim para comportar a base da Guarda Civil, mas acredita que o local tem de se “[...] deixar pra história, não pra ser usado mais” (ANA PAULA, 2018), nesse caso sugere a utilização apenas para visitação, uma vez que, em sua percepção, a proteção limita as adaptações físicas necessárias para se atender as demandas estruturais da Guarda Municipal.

A seguinte entrevista foi realizada com Adilson, assistente de administração de divisão da Unidade de Gestão de Mobilidade e Transporte da Prefeitura de Jundiaí, com 55 anos de idade e nascido em Jundiaí. Adilson reconhece a relação entre as edificações através dos antigos trilhos existentes quando no funcionamento da atividade ferroviária no conjunto. O entrevistado acredita que as locomotivas e vagões eram realocados de um galpão a outro através desses trilhos que atualmente não são mais visíveis devido ao recapeamento realizado na área. Ao ser questionado sobre a opinião acerca dos edifícios e sua utilização, Adilson destaca que

se trata de uma área extensa e de grande relevância já que tem mais de cem anos de existência. Acrescenta que “[...] o espaço é excelente, enorme, mas que deveria ter sido preparado para receber pessoas” (ADILSON, 2018). O entrevistado menciona uma série de inadequações que ele visualiza no Complexo FEPASA em relação à rede de esgoto, ao tratamento de água, encanamento, à falta de acessibilidade, dentre outras. Em relação aos usos atuais o entrevistado os considera de interesse à comunidade, destaca o uso do Poupatempo no qual “[...] fizeram uma reforma que é uma maravilha” (ADILSON, 2018).

O vigilante Jorge de 56 anos teve seu primeiro contato com o Complexo FEPASA ainda quando criança, nas situações em que auxiliava sua vizinha, encarregada da limpeza, a limpar as janelas da antiga oficina de reparação de locomotivas elétricas. Jorge menciona que dentre as edificações presentes no conjunto, as que se encontram em melhor estado são as que comportam o FUMAS e CELMI, área na qual ele trabalha como vigilante. Ele assinala que “[...] tem espaço no complexo que é vergonhoso, muito deteriorado, a estaçãozinha pegou fogo [...] Com certeza se ele fosse ocupado ajudaria na conservação desses espaços. Quem ocupasse ia ter que fazer uma melhora, pelo menos preservar, conservar.” (JORGE, 2018). Referente à possibilidade de futuros novos usos aos locais desocupados dentro do Complexo FEPASA o entrevistado entende que

[...] tem espaço pra muita coisa que ajudaria muita gente. [...] Se pegar aquele espaço que tem lá depois da casa da cultura, onde tem o maquinário jogado lá, o telhado tá caindo, tem um espaço enorme, aquele espaço da estaçãozinha, muita coisa que daria para aproveitar bem. (JORGE, 2018).

Quando questionado acerca do tombamento do conjunto ferroviário, Jorge critica a demora nos processos que envolvem a permissão do órgão de preservação IPHAN para as modificações necessárias aos usos atuais. Jorge acrescenta que gostaria de ver o Complexo FEPASA nos próximos anos como era antigamente “[...] cheio de gente, lembro antigamente aquele bicicletário lá cheio de bicicleta pendurada, ver a área de lazer que, queira ou não, você tinha. É isso que eu gostaria de ver.” (JORGE, 2018).

Em sequência às entrevistas realizadas, cabe destacar os aspectos gerais levantados por Ricardo Cantamessa, Diretor do Núcleo de Gestão e Finanças da Unidade de Gestão de Cultura da Prefeitura de Jundiaí. Na visão de Ricardo, o Complexo FEPASA passou a agregar mais ao município, apresentando maior interatividade com a municipalidade, por meio da ocupação da Secretaria de Cultura no local, promovendo uma série de ações de cunho cultural que intensificaram a apropriação do Complexo FEPASA por parte da comunidade. O departamento ao qual o gestor está associado cuida de toda a área tombada do conjunto ferroviário, cuja

responsabilidade se centra em manter o lugar limpo, organizado e ocupado. Ricardo menciona que o intuito em sua gestão é manter o Complexo FEPASA cada vez mais ocupado, de maneira que “[...] a comunidade volte cada vez mais o seu olhar para o prédio que para nós tem um significado histórico muito grande. A história de Jundiaí se confunde e se mistura com a história do Complexo FEPASA.” (RICARDO, 2018). Logo, compreende que a melhor maneira de cuidar de um prédio tombado é ocupando-o.

Ao ser questionado acerca das dificuldades de atribuições de novos usos ao conjunto protegido, Ricardo destaca que “uma vez que o conjunto é tombado não há como voltar atrás, ele tem de ser preservado em sua integridade.” (RICARDO, 2018). De acordo com o gestor, por se tratar de um local protegido, existem determinadas questões que dificultam a atribuição de novos usos ao espaço. No entanto, entende que há de se respeitar aquilo que é determinado pelo tombamento, uma vez que essa ação visa preservar a história do local e de Jundiaí como um todo. Acrescenta que devido à abordagem ainda incipiente em âmbito brasileiro, “[...] nós temos que aprender a conviver com espaços tombados” (RICARDO, 2018). Ao fim, o gestor ressalta que existem projetos em andamento para dar seguimento ao objetivo de utilização de todo o Complexo FEPASA, abrangendo os espaços atualmente inutilizados, inclusive de modo a integrar a original frente do conjunto ferroviário com a Avenida Frederico Ozanan por meio de uma praça. Por fim, dentre os principais desafios de gestão do conjunto ferroviário, destaca-se explicar às pessoas o que se faz ali; apresentando os planos de utilização de todo o conjunto ferroviário, de maneira a alcançar o intuito de uma grande ocupação no local, atingindo a visibilidade que merece como um bem importante à cidade, a fim de que seja devidamente restaurado e preservado.

Também foi entrevistada Ana Lúcia de 20 anos de idade. Ana mora na cidade de Mariporã e frequenta o Complexo FEPASA há aproximadamente dois anos, quando iniciou os estudos na FATEC. A entrevistada menciona que imaginava haver uma relação entre as edificações presentes no Complexo FEPASA, onde tudo fazia parte de um todo, compondo um conjunto em que cada parte era um diferente setor organizado pela empresa que ali exercia suas atividades. Atualmente Ana visualiza essa conexão em determinados usos como o Poupatempo, FATEC e o Museu, no entanto compreende que há outros espaços muito abandonados e que ninguém conhece: “não dá para perceber essa relação por conta do estado de conservação e a acessibilidade a eles também, porque está parado, ninguém faz muita coisa com eles.” (ANA LÚCIA, 2018). Ana considera os edifícios bonitos, mas acredita que poderiam ser

melhor conservados, uma vez que existem áreas bastante degradadas e com galpões que poderiam ser ocupados. Entende a atribuição de usos como algo importante para esses espaços

[...] até pela conservação porque se você coloca um curso ou alguma coisa que seja público para as pessoas, qualquer coisa, você conserva, faz a restauração deles e deixa com que eles não acabem *né*, não vão se degradando, porque do jeito que tá ali, se ninguém fizer nada uma hora vai... sei lá. (ANA LÍDIA, 2018).

Entre os demais locais utilizados, cabe destacar a mencionada “mansão” – trata-se das edificações em frente aos trens estacionados no Complexo FEPASA que de acordo com a entrevistada é um bom lugar para passar o intervalo das aulas “[...] porque tem a grama, tem as árvores, e a gente fica sentado lá” (ANA LÍDIA, 2018). A entrevistada enfatiza a manutenção do uso público como uma questão de relevância e destaca como possibilidades de novos usos aqueles voltados à prática esportiva. Ao fim, entende o conjunto como algo diferente de todo o restante da cidade, sendo a proteção atribuída ao Complexo FEPASA como algo importante para sua preservação, de maneira a conservar esse local de relevância para a história de Jundiaí sob diferentes aspectos como o social, cultural, econômico, histórico e arquitetônico.

Em sequência, foram entrevistadas Maria Beatriz e Camila, ambas são alunas da FATEC. Maria Beatriz, jundiaiense de 19 anos de idade, e Camila de Caieiras com 18 anos. Camila associa as edificações como um histórico vinculado à ferrovia por meio dos trilhos existentes no espaço. Para Maria Beatriz, a relação entre as edificações é perceptível, no entanto, atualmente ela não os compreende como relacionados, visto que cada espaço é gerido por uma diferente administração – parte dos usos é de gestão da Prefeitura de Jundiaí e outra parcela do estado de São Paulo. Ao ser questionada acerca das atribuições de usos ao Complexo FEPASA, Camila menciona que somente o museu é insuficiente para trazer a memória do que esse espaço representava, do que era realizado ali, e das pessoas que vivenciaram aquilo. Ambas concordam que não há muito incentivo de utilização ao museu por parte das pessoas que usufruem de todo o conjunto diariamente. A respeito da possibilidade de novos usos aos edifícios inutilizados, Maria Beatriz concorda com a reutilização do espaço a fim de atender as demandas da população. Acredita que por estar próximo ao centro da cidade, o acesso por parte da comunidade é muito facilitado. Em relação a isso, Camila acrescenta que poderia haver mais linhas e ônibus no entorno que atendessem o Complexo FEPASA, segundo a entrevistada, isso facilitaria o acesso e apropriação por parte da população. No tocante às lembranças do primeiro acesso às edificações do conjunto ferroviário, Camila destaca que sempre pensava sobre o que funcionava ali, o que acontecia e quantas pessoas passavam por ali diari-

amente. A respeito da atual administração do espaço, ambas as entrevistadas concordam que se deveria prezar mais pela segurança e acessibilidade do Complexo FEPASA. Por fim Camila afirma que para que as edificações não fossem esquecidas ou abandonadas, poderiam ser realizadas algumas ações a fim de “[...] transformar esse num espaço *super legal*, não só de cultura, mas de lazer para as pessoas aproveitarem esse ambiente de uma forma agradável, e ser melhor para todo mundo” (CAMILA, 2018).

Vanilda Antônia do Carmo Valverde é a seguinte a ser entrevistada. Vanilda tem 53 anos e reside em Jundiaí há 32. O espaço mais conhecido e utilizado pela entrevistada é o do CELMI, através dos cursos e demais atividades oferecidas nesse local. Vanilda diz entender que existia uma relação entre as edificações presentes no Complexo FEPASA; e compreende tal relação através da arquitetura, considerando o complexo como um só, mas com usos atuais bem diversificados. De acordo com a entrevistada, os usos são de extremo interesse para a comunidade, os compreende como importantes, entretanto, acredita que poderiam ser mais organizados e divulgados entre a comunidade de Jundiaí. Entre os demais usos atualmente atribuídos ao conjunto ferroviário, Vanilda destaca o Poupatempo como um dos primeiros locais que conheceu dentro do Complexo FEPASA, e ainda em relação aos usos atuais, menciona que o CELMI foi uma iniciativa inteligente de utilização, o que permite o acesso de diversas pessoas, em especial aos idosos que têm se preocupado cada vez mais no aprendizado e qualidade de vida. Em relação à gestão e como visualiza o Complexo FEPASA no futuro, Vanilda acredita que “[...] os políticos deveriam melhorar cada vez mais esse espaço para que as pessoas possam não só agora, mas também no futuro poder usufruir de toda essa beleza.” (VANILDA, 2018).

Finalizando a descrição das entrevistas realizadas, consultou-se por fim o ex ferroviário Lázaro Silva de Oliveira, jundiaiense de 53 anos de idade. Lázaro atualmente é soldador de produção e foi soldador de manutenção no Complexo FEPASA durante 16 anos e três meses, atuando na ferrovia dos 17 aos 33 anos de idade, após ter estudado na escola de formação existente no conjunto ferroviário. Os irmãos de Lázaro também trabalharam na ferrovia, e foi através deles que Lázaro teve o primeiro contato com o Complexo FEPASA. Dentre os usos atuais, assim como os diversos outros sujeitos entrevistados, Lázaro também menciona o Poupatempo e a FATEC como boas atribuições de usos ao espaço, sendo de grande serventia à comunidade, assim como os outros usos existentes, tais como a FUMAS, a Guarda Municipal, e os Departamentos associados à Secretaria de Trânsito. O entrevistado compreende que o Complexo FEPASA apresenta um grande potencial de reutilização, visto que usufrui de boa

estrutura, considerada como bastante resistente, mas no entanto, sem o devido cuidado, tem se tornado cada dia mais degradada. Lázaro destaca como exemplo de reutilização outro complexo industrial presente no Município de Jundiaí:

A Argos, por exemplo, era uma empresa de tecelagem, reaproveitaram aquele espaço, então poderiam, através da demanda da população, repartir tudo isso que tem aqui ainda e criar novas escolas técnicas, ou até faculdades. (LÁZARO, 2018).

O entrevistado entende que a condição como bem protegido não reflete no devido cuidado que ele acredita que deveria ser atribuído ao espaço, devendo essa ser uma responsabilidade da administração e também da comunidade que tem de se manifestar a favor da conservação do Complexo FEPASA. A todo instante Lázaro rememora nomes de antigos colegas de trabalho e descreve onde trabalhavam e quais eram suas atribuições. Ao fim, lamenta o estado no qual se encontram as edificações inutilizadas, sua deterioração, assim como a perda do maquinário furtado no período de mudanças de administração do conjunto ferroviário.

A realização das diferentes entrevistas descritas visou abranger distintos perfis de usuários do Complexo FEPASA na atualidade. Desse modo, foi possível identificar distintas relações e valorações por eles atribuídas. Assim, inicialmente foi abordado um funcionário da guarda civil municipal cuja sede se encontra no extremo sul do conjunto ferroviário. Barros reconhece a relação do Complexo FEPASA com a ferrovia devido aos trilhos existentes no espaço. Associa as edificações inutilizadas do Complexo FEPASA com a deterioração. Portanto, verificam-se em suas respostas diversas valorações subentendidas, tais quais: o valor arquitetônico, devido às fachadas similares entre os edifícios que possibilitam o reconhecimento do espaço como conjunto; o valor de uso, no entanto acredita que o caráter como bem tombado dificulta uma série de modificações que se queira adotar ao espaço, com a finalidade de proporcionar melhorias nas estruturas para os novos usos atribuídos; e o valor histórico, que, conforme se identificou na visão de Barros, justifica a proteção do conjunto ferroviário. Cabe destacar o trecho no qual o entrevistado menciona que a proteção atuou diretamente na permanência do Complexo FEPASA, pois caso ela não fosse decretada, o conjunto ferroviário não existiria mais.

Em segundo momento foi entrevistada a também guarda civil Ana Paula. Ana mora há pouco tempo em Jundiaí e desconhecia o histórico das edificações relacionado à atividade ferroviária. Conforme notado em sua fala e baseado também em entrevista anterior e nas subsequentes realizadas com funcionários que trabalham nas edificações do Complexo FEPASA, percebe-se que, de modo geral, eles acreditam que a reutilização do conjunto ferroviário é

importante, no entanto, o modo como é realizada não se mostra satisfatório, devido às diversas dificuldades que enfrentam no cotidiano, em relação à pouca estruturação do espaço para atender aos serviços atualmente prestados. Em relação às valorações identificadas na entrevista realizada com Ana Paula, percebe-se o valor arquitetônico, devido às técnicas construtivas que se associam nas distintas edificações; o valor histórico, entretanto atribuído a uma percepção equivocada quanto à história relacionada apenas ao passado, que no caso, na visão de Ana, talvez se relacione ao valor informativo da história, associado à sua transmissão através de um novo uso, sendo esse direcionado ao turismo ou museus.

Adilson, o seguinte entrevistado, também funcionário que atualmente ocupa os compartimentos do Complexo FEPASA através de seu trabalho em departamento da Unidade de Gestão, Mobilidade e Transporte da Prefeitura de Jundiáí. O entrevistado apresenta uma série de apontamentos relacionados às condições atuais da estrutura do conjunto ferroviário na adoção de novos usos, de modo geral comentários direcionados à pouca adequação dos prédios para atender às necessidades demandadas nos atuais usos. Subentende-se em suas falas, proferidas durante a entrevista, principalmente o valor de uso e o valor histórico do Complexo FEPASA. Ressalta-se a relevância dos trilhos apontada por Adilson como o que permitia o transporte das locomotivas entre as oficinas. Em sequência, também como funcionário do Complexo FEPASA destaca-se Jorge. Ele atualmente trabalha na área de segurança de determinada zona do Complexo FEPASA e teve seu primeiro contato com o conjunto ferroviário quando criança. Está envolvido com as organizações para preservação do espaço, apresentando fortes críticas ao IPHAN, quanto a pouca agilidade nos trâmites dos processos solicitados junto ao órgão de preservação. Nas falas de Jorge destacam-se o valor memorial e o valor de uso do Complexo FEPASA.

A entrevista com Ricardo permitiu reconhecer os valores intrínsecos em sua fala em decorrência de seu papel como gestor do espaço. Praticamente observa-se a concentração em dois diferentes valores, predominantemente o valor de uso, considerando-se seu papel como gestor, no qual o uso e apropriação do espaço são, inclusive, o foco de sua gestão; e o valor histórico. Os aspectos históricos e sua relevância na conformação da cidade de Jundiáí são enfatizados pelo entrevistado como justificativa da proteção atribuída ao Complexo FEPASA, no qual o valor de uso encontra-se diretamente associado em decorrência da mentalidade de que o uso auxilia na preservação do espaço protegido.

Foram também realizadas entrevistas com diferentes estudantes da FATEC, demonstrando, portanto, a abordagem de um perfil de entrevistados mais diversificado do primeiro,

relacionado às pessoas de modo geral mais jovens, cuja relação estabelecida com o Complexo FEPASA é através de sua reutilização atual. A primeira entrevistada desse perfil foi Ana Lúcia que mesmo não tendo atuado ou conhecido profundamente acerca da origem do conjunto ferroviário, demonstrou grande esclarecimento sobre sua formatação original, atribuindo ao espaço uma série de valores. Destaca-se inicialmente o valor de uso, que de acordo com o identificado no discurso de Ana, está diretamente associado à conservação do espaço, o que atuaria em seu reconhecimento como um conjunto articulado. Em segundo momento também foi possível identificar na fala da entrevistada os valores estéticos e históricos, ao considerar os edifícios “bonitos” e de grande relevância para a história de Jundiaí. Ao fim da entrevista, Ana destaca uma série de valores reconhecidos por ela no espaço e que justificariam sua proteção, tais como os valores social, cultural, econômico, histórico e arquitetônico.

Maria Beatriz e Camila estavam juntas quando abordadas para a realização da entrevista. Referente aos aspectos gerais dessa atividade destaca-se a relação de usos adotados no conjunto ferroviário na atualidade, no qual Maria não consegue associar com a atividade originalmente realizada no espaço. Enquanto Camila menciona a insuficiência do museu como único elemento para a retomada da memória sobre o local, percebe-se no discurso de Maria no decorrer da entrevista a valoração do uso. No caso de Camila destacam-se os valores histórico, memorial e também o de uso.

Vanilda, penúltima entrevistada, só reconhece o Complexo FEPASA por conta de seu uso atual, mesmo morando há mais de 30 anos em Jundiaí. Compreende o conjunto como um só, havendo usos diversificados que inclusive são visualizados pela entrevistada como de grande serventia à população, sendo necessária sua maior divulgação. Destaca-se nas percepções de Vanilda a valoração do uso e o valor arquitetônico que devido às técnicas construtivas similares entre as edificações, favorecem seu reconhecimento como conjunto pela entrevistada.

Por fim, na fala de Lázaro, como um ex-trabalhador do conjunto ferroviário e atualmente usuário do Poupatempo, concentram-se dois diferentes valores, que se acredita estar associados tanto com sua relação inicial como ex-ferroviário, quanto à relação atual como usuário dos serviços públicos existentes no Complexo FEPASA. Trata-se do valor de memória e valor de uso. O valor de memória foi constantemente observado no decorrer da entrevista no qual o entrevistado rememorava os antigos colegas e as funções por eles realizadas nas distintas edificações que conformam o conjunto. Em meio a isso, compreende-se como valor associados também o social e o valor do trabalho. O valor de uso é enfatizado na fala do en-

trevistado ao reconhecer a importância de utilização dos edifícios na atualidade, de seu reaproveitamento com usos atuais, inclusive utilizando-se como exemplo a reutilização de outro conjunto industrial existente na cidade.

MAPEAMENTO DE VALORES ATRIBUÍDOS PELA COMUNIDADE

Para a composição dos mapas resultantes da aplicação das técnicas previstas no método AVP, optou-se pela utilização de ferramenta complementar denominada Iramuteq, na qual permitiu a realização de análise textual dos resultados obtidos através das referidas técnicas. Por análise textual compreende-se “[...] um tipo específico de análise de dados, que trata da análise de material verbal transcrito, ou seja, de textos produzidos em diferentes contextos” (SALVIATI, 2017, p. 4). Desse modo, segundo Salviati (2017), *softwares* específicos de análise textuais como o Iramuteq possibilitam identificar o contexto no qual as palavras ocorrem ao executar análise lexical do material textual, através da subdivisão do texto em classes hierárquicas, identificadas a partir dos segmentos de textos que compartilham o mesmo vocabulário, facilitando assim, o pesquisador conhecer seu teor (SALVIATI, 2017, p. 4).

Nesta proposta, a aplicação do *software* Iramuteq esteve direcionada ao material transcrito relativo ao *tour* e às entrevistas. À técnica *photovoice* não foi utilizado o Iramuteq uma vez que seu resultado procede de material gráfico, fotografias, e não textual como demandado pelo *software*. Através do Iramuteq foram apresentados dois diferentes esquemas, sendo a análise de similitude e nuvem de palavras. A análise de similitude provém das relações entre os objetivos de um determinado conjunto. Ou seja, nesse esquema é representada a ligação entre as palavras de um *corpus* textual, possibilitando inferir a estrutura de construção do texto e temas de relativa importância através da coocorrência entre as palavras (SALVIATI, 2017, p. 69). A nuvem de palavras consiste em um conjunto de palavras agrupadas organizadas em forma de nuvem. Tais palavras são apresentadas com tamanhos diferentes, representando a hierarquização de sua incidência na transcrição, sendo, portanto, as de maiores tamanhos de maior incidência no texto, e as de menores tamanhos com baixa incidência (SALVIATI, 2017, p. 79).

Na técnica *tour* realizada com ex-ferroviário percebe-se nove grupos de palavras que se identificam na fala no condutor da atividade, verificados por meio da ferramenta de análise de similitude.

ferroviário, condutor da técnica *tour*. O caminho se refere ao trajeto conduzido pelo antigo trabalhador durante a realização do *tour*. As permanências denotam a um período de tempo considerável no qual os participantes mantiveram-se parados, a fim de que o condutor pudesse enfatizar determinados trechos presentes em seu discurso, indicando locais e rememorando fatos. Por fim, os elementos representativos destacados nos polígonos do mapa dizem respeito a determinados locais que marcaram o discurso do condutor, tais como seu antigo local de trabalho, o Torno de rodas e usinagem; as oficinas de reparação de locomotivas; o poço que ele e outros colegas realizaram a manutenção; e a estação ferroviária da qual a Associação de Preservação da Memória da CPEF que o ex-ferroviário integra e possui especial interesse.

Figura 29. Mapa do trajeto da técnica *tour*.

TRAJETO DA TÉCNICA TOUR

-5219000



-2654000

-2654000

-5219000



LEGENDA

--- Caminho

● Permanências

■ Elementos representativos

■ Perímetro de tombamento

Bing Satellite, 2019

100 0 100 200 300 m

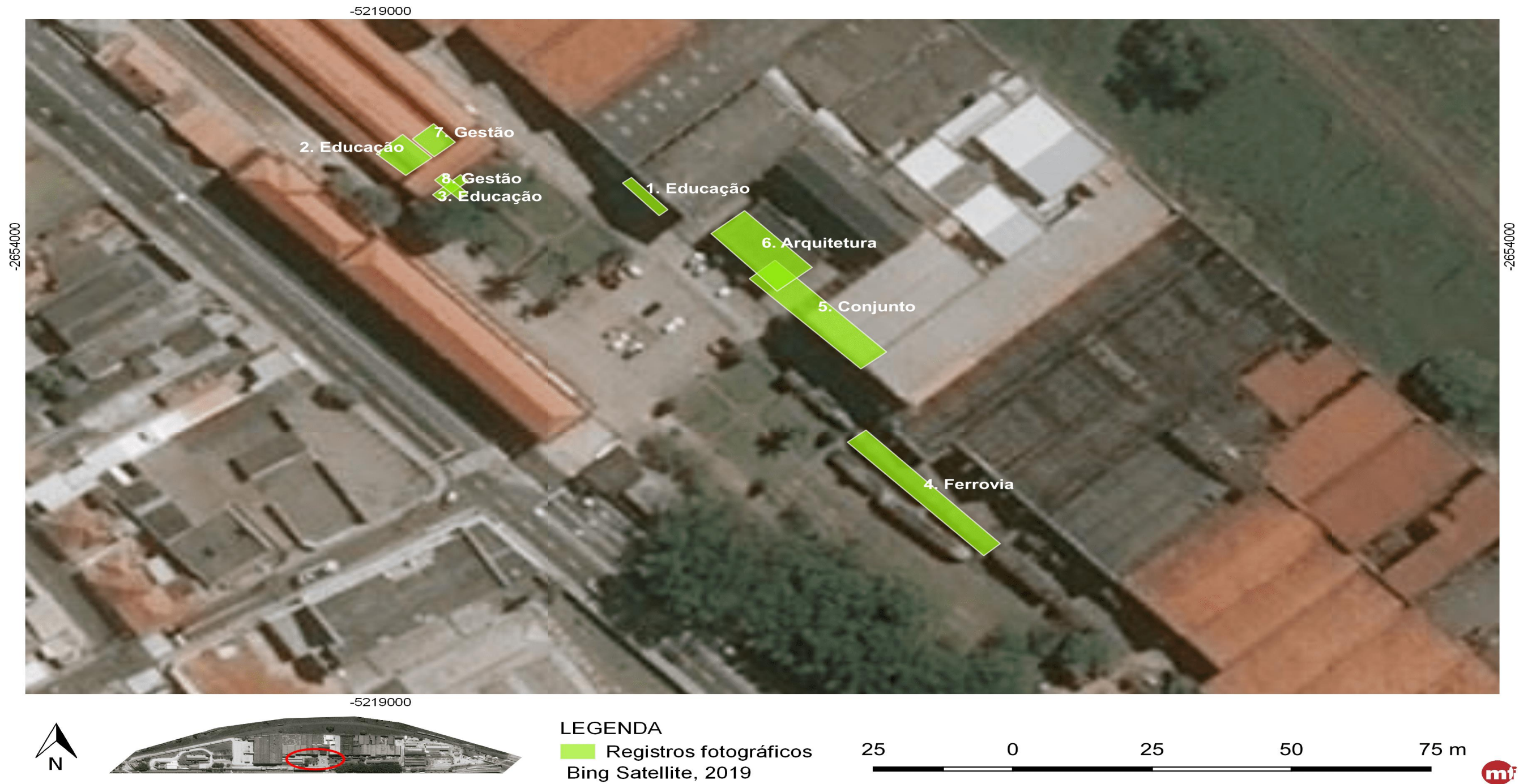


Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019.

Em sequência foram mapeados os resultados coletados na aplicação da técnica *photovoice*. Conforme mencionado anteriormente, nesse campo a ênfase foi dada ao material gráfico resultante de sua aplicação, sendo as fotografias associadas às palavras-chave sorteadas. A técnica foi realizada na área central do Complexo FEPASA, e mesmo estando livres para registrar quaisquer elementos nos diferentes trechos do conjunto ferroviário, os participantes concentraram os registros na mencionada área central, onde se encontram as utilizações de maior movimentação no Complexo FEPASA na atualidade, como o Poupatempo e a FATEC. Desse modo, baseado nos registros seguido de sua descrição verificada na tabela 9, observa-se que evidente parcela das percepções está diretamente relacionada aos usos atualmente atribuídos ao conjunto ferroviário. Tal relação verifica-se, principalmente, quando abordado o público mais jovem, os estudantes da FATEC, que associam as palavras-chave à dinâmica vivenciada na universidade. Quando abordado um público de sujeitos mais velhos, observa-se a valoração direcionada a origem das edificações e o histórico de seu desenvolvimento, seja na transmissão de sua importância para as gerações futuras, por meio da palavra “educação”; ou dos aspectos construtivos das edificações que compõem o conjunto ferroviário, entendidos como diferentes dos prédios construídos na atualidade.

Figura 30. Mapa de valores *photovoice*.

MAPA DE VALORES PHOTOVOICE



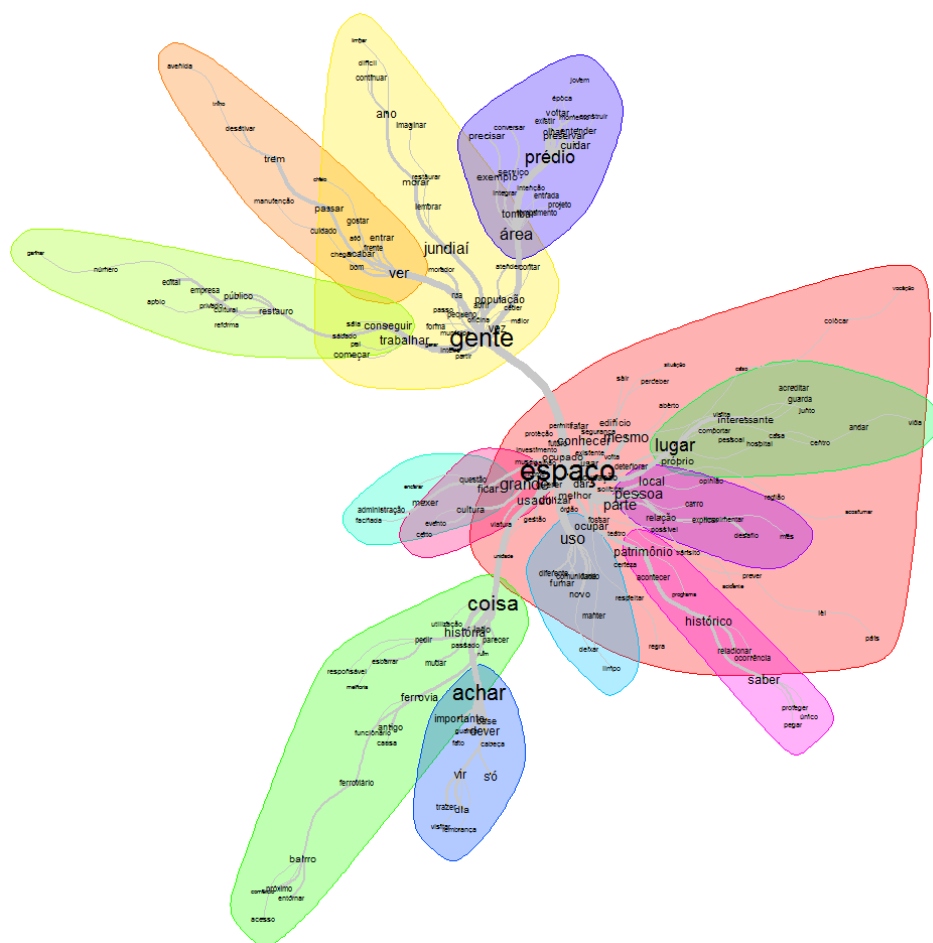
Quadro 9. Tabela de atributos do Mapa de valores *photovoice*.

id	Local	Palavra	Perfil	Descrição
1	1 Placa de homena...	Educação	Usuário do Poupatempo	Abandono; desleixo; irresponsabilidade; falta de preservação da cultura; necessidade de educação e conscientização. Meu avô dava aula aqui, isso é uma história do passado.
2	2 Biblioteca da FATEC	Educação	Aluno da FATEC	A biblioteca que é o ambiente de estudo, onde está todo mundo comportado.
3	3 Entrada da Secre...	Educação	Aluno da FATEC	O que representa a educação nesse espaço.
4	4 Locomotivas	Ferrovias	Usuário não identificado	Isso expressa o sentimento de descaso por parte dos administradores do país.
5	5 Edificações	Conjunto	Prestando serviço	Representa um conjunto de edifícios.
6	6 Edifício	Arquitetura	Prestando serviço	Arquitetura sólida, algo bem feito, mais rústico e forte, diferente das construções de hoje em dia.
7	7 Coordenação FATEC	Gestão	Aluno da FATEC	Uma forma de gestão a partir do coordenador do curso, responsável por essa coordenação que faz a gestão das pessoas.
8	8 Entrada Secretaria da FATEC	Gestão	Aluno da FATEC	Secretaria, lugar onde resolve toda a gestão da faculdade.

Fonte: **Quadro elaborado por Milena Meira da Silva a partir de ferramenta QGIS, 2019.**

Por fim, realizou-se a análise de similitude e nuvem de palavras com os diferentes sujeitos usuários do Complexo FEPASA abarcados na técnica entrevista da metodologia AVP. Nesse campo, optou-se por subdividir a análise de acordo com o perfil do entrevistado, formado por quatro diferentes grupos, sendo: funcionários que trabalham no Complexo FEPASA; alunas da FATEC; aluna do CELMI; e ex-ferroviário usuário do Poupatempo. A análise de similitude e nuvem de palavras realizadas com os funcionários contemplou dois guardas civis municipais; um funcionário da Unidade de Gestão, Mobilidade e Transporte; um vigilante da área da FUMAS; e o Diretor do Núcleo de Gestão e Finanças da Unidade de Gestão de Cultura, alcançando os seguintes resultados:

Figura 31. Análise de similitude de entrevistas realizadas com funcionários do Complexo FEPA-SA.



Fonte: Milena Meira da Silva elaborado por Júlia Moreira de Deus através de ferramenta Iramuteq, 2019.









Verifica-se como os discursos dos funcionários entrevistados conduzem a uma dualidade refletida em dois principais pontos, sendo parte direcionada à “gente” e outra a “espaço”, como se ambas as palavras sinalizassem a campos distintos na exposição dos participantes. A palavra “gente” passa a ser direcionada à área, como prédios tombados que tem de se preservar, também vinculados ao desenvolvimento da cidade de Jundiá; interliga a relação do “conseguir” “trabalhar” em um espaço protegido e que necessita de “reforma”. Destaca-se também a palavra “ver”, acredita-se que esteja direcionada à ideia de transmissão desse legado, no qual é necessário haver “cuidado” e “manutenção”. Ao campo “espaço” estão associadas diversas palavras como “uso”, “ocupar”, “lugar” e “pessoa”, cada palavra com suas conexões, mas de um modo geral relacionando o espaço à ideia de patrimônio histórico, à ferrovia, e ao papel da administração na atribuição de usos. A nuvem de palavras reafirma o destaque apresentado a determinadas menções verificadas na análise de similitude, como “espaço”, “gente”, “prédio”, “lugar”, entre outras.

Figura 33. Mapa de locais mencionados em entrevistas realizadas com funcionários do Complexo FEPASA.

LOCAIS MENCIONADOS EM ENTREVISTAS COM FUNCIONÁRIOS DO COMPLEXO FEPASA



LEGENDA

-  Adilson (Unid. Gest. Mob. e Transporte)
-  Ricardo (Unid. Gestão de Cultura)
-  Jorge (Vigilante FUMAS e CELMI)
-  Adilson (Unid. Gest. Mob. e Transporte)
-  Barros (Guarda Civil Municipal)
-  Bing Satellite, 2019
-  Ana Paula (Guarda Civil Municipal)
-  Barros (Guarda Civil Municipal)

100 0 100 200 300 400 m



Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019.

Entre os locais mencionados pelos funcionários do Complexo FEPASA, além daqueles situados em seu interior, cabe ressaltar os elementos sinalizados no entorno do conjunto ferroviário. Trata-se da área central da cidade, na qual concentra uma série de serviços de interesse ao cidadão; também a vila ferroviária mencionada pelo vigilante do Complexo FEPASA, componente dos remanescentes da CPEF; e a denominada “praça”, apontada pelo diretor vinculado a Unidade de Gestão de Cultura de Jundiaí como uma intervenção de interesse da administração do Complexo FEPASA, a fim de interligar o conjunto ferroviário às avenidas de seu entorno, especificamente, ao lado onde originalmente se direcionava sua fachada.

Figura 34. Mapa de qualificação de áreas atribuída por funcionários do Complexo FEPASA.

QUALIFICAÇÃO DE ÁREAS ATRIBUÍDA POR FUNCIONÁRIOS DO COMPLEXO FEPASA



LEGENDA

 Bom / Ótimo  Neutro  Regular / Ruim  Regular / Ruim Bing Satellite, 2019

100 0 100 200 300 400 m



Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019.

O mapa de qualificação das áreas atribuída pelos funcionários do Complexo FEPASA demonstra grande satisfação com a localização do conjunto ferroviário, haja vista a facilidade de acesso aos serviços prestados em seu entorno. Percebe-se que a qualificação como “Bom / Ótimo”, atribuída aos elementos que compõem o Complexo FEPASA, está diretamente relacionada às condições físicas dos edifícios e aos serviços neles prestados. Nesse sentido, os mais bem qualificados foram a FUMAS, o Poupatempo e a FATEC. Destacam-se os descontentamentos direcionados à área compreendida pela Guarda Civil Municipal e a Unidade de Gestão, Mobilidade e Transporte, por apresentarem problemas estruturais diversos, não comportando a demanda de tais departamentos, conforme relatado pelos funcionários. Verifica-se qualificação pouco satisfatória por parte dos funcionários aos edifícios sem uso atribuído, como é o caso das oficinas de manutenção de locomotivas, e do estacionamento, situados na área central do Complexo FEPASA, que por sua vez, conforme relatado pelo diretor vinculado a Unidade de Gestão de Cultura de Jundiaí, prejudica a preservação do complexo tombado.

A análise de similitude e nuvem de palavras das entrevistas realizadas com as alunas da FATEC revelam as incertezas verificadas na palavra “achar”, conforme nota-se na Figura 35., sendo essa a palavra de maior incidência nas respostas às questões apresentadas a esse grupo. Cabe destacar que as questões estiveram direcionadas, inicialmente, em identificar o conhecimento dos entrevistados acerca do histórico do Complexo FEPASA, bem como sua aferição quanto às utilizações atuais e potenciais de novos usos. Ou seja, abarcam questões do passado, presente e futuro relacionados a esse conjunto ferroviário. Acredita-se que o perfil das entrevistadas interfira diretamente em suas respostas, visto que, de modo geral, parcela não reside em Jundiaí, todas possuem uma faixa etária de 20 anos, portanto, não conhecem a fundo o histórico relacionado à atividade ferroviária do Complexo FEPASA.

Os mapas a seguir representam a identificação geoespacial dos principais elementos mencionados e qualificados nas entrevistas realizadas com as três alunas da FATEC. No mapa “Locais mencionados em entrevistas com estudantes da FATEC”, destaca-se uma nova percepção sobre o entorno do conjunto ferroviário, dessa vez destacado sob a ótica de aluna que realiza o trajeto do Complexo FEPASA à estação ferroviária de Jundiaí diariamente. No mapa “Qualificação de áreas atribuídas por alunas da FATEC” é verificada a qualificação negativa atribuída a esse trajeto considerado pela aluna como perigoso. Destaca-se também a avaliação negativa atribuída ao estacionamento situado na área central do Complexo FEPASA, cuja motivação é semelhante à descrita anteriormente na fala do diretor vinculado à Unidade de Gestão de Cultura de Jundiaí.

Figura 37. Mapa de locais mencionados em entrevistas com estudantes da FATEC.

LOCAIS MENCIONADOS EM ENTREVISTAS COM ESTUDANTES DA FATEC

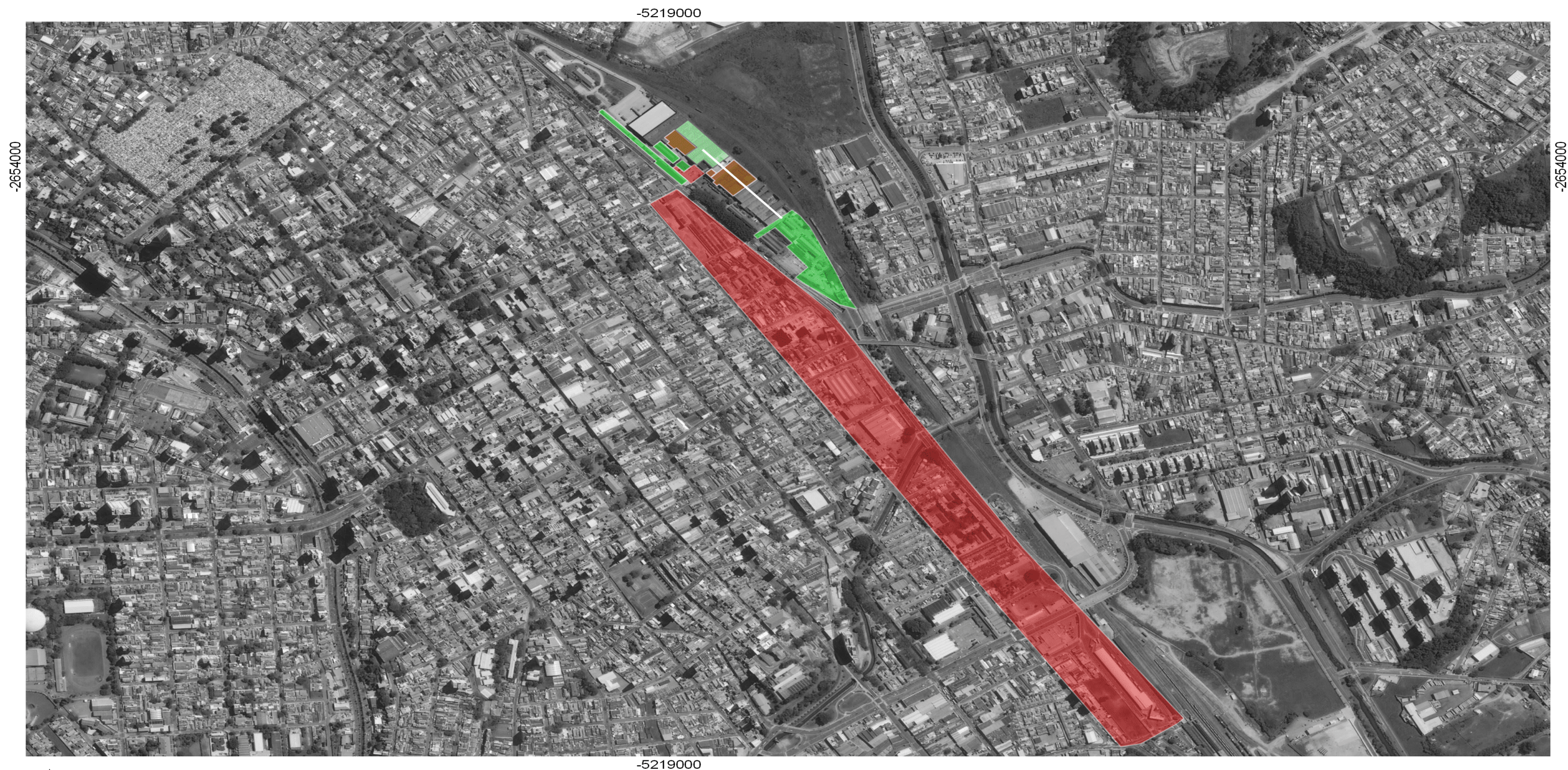


Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019.



Figura 38. Mapa de qualificação de áreas atribuída por estudantes da FATEC.

QUALIFICAÇÃO DE ÁREAS ATRIBUÍDA POR ESTUDANTES DA FATEC



LEGENDA

 Bom / Ótimo  Neutro  Regular / Ruim

Bing Satellite, 2019

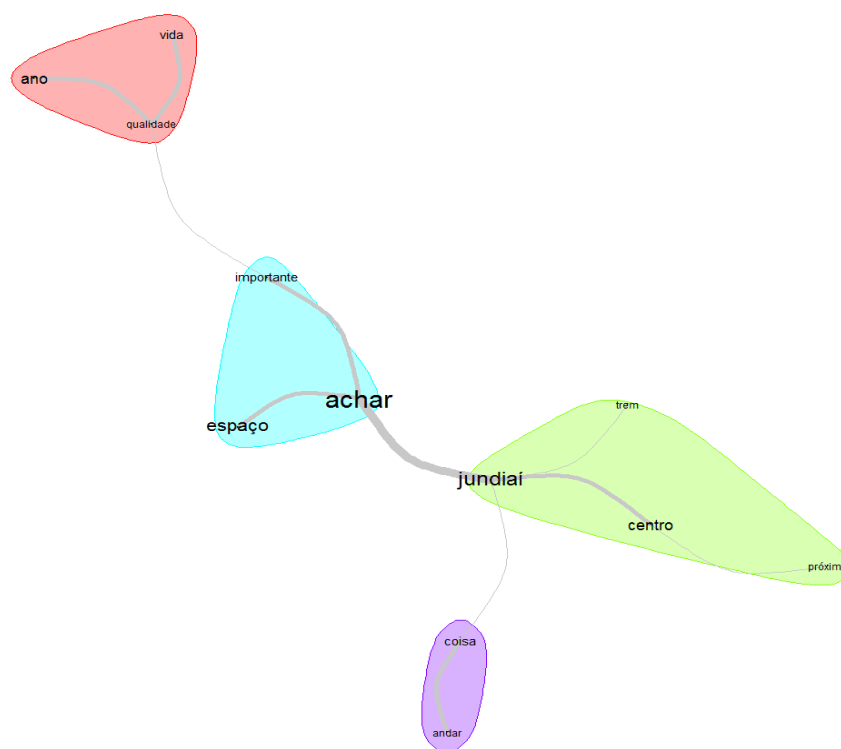
100 0 100 200 300 400 m



Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019.

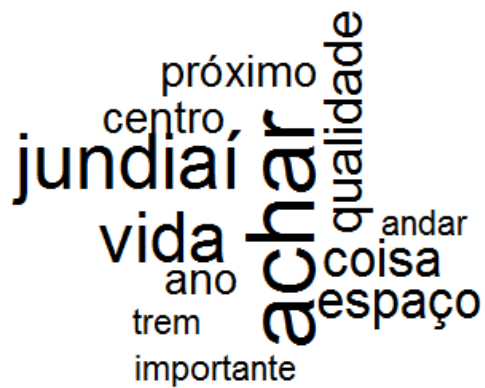
Através da análise de similitude e nuvem de palavras aplicadas aos resultados da entrevista realizada com a aluna do CELMI, percebe-se sua ênfase ao uso atualmente atribuído ao espaço. Isso, pois, grande parte das respostas se direcionou ao uso atual ao qual a aluna usufrui e inclusive demarca como seu primeiro acesso ao Complexo FEPASA, uma vez que a entrevistada não é originada de Jundiaí. A aluna do CELMI não tem conhecimento sobre todos os usos do Complexo FEPASA, entretanto, daqueles que conhece os qualifica como “Bom / Ótimo”, de acordo com o verificado em seu discurso. Em relação a essa qualificação, cabe ressaltar mais uma percepção positiva acerca do entorno do Complexo FEPASA devido ao fácil acesso às diferentes vias, bem como às prestações de serviços ali existentes, conforme se nota no mapa “Qualificação de áreas atribuída por aluna do CELMI”.

Figura 39. **Análise de similitude de entrevista realizada com estudante do CELMI.**



Fonte: **Milena Meira da Silva elaborado por Júlia Moreira de Deus através de ferramenta Iramuteq, 2019.**

Figura 40. Nuvem de palavras extraída de entrevista realizada com aluna do CELMI.



Fonte: Milena Meira da Silva elaborado por Júlia Moreira de Deus através de ferramenta Iramuteq, 2019.

Figura 41. Mapa de qualificação de áreas atribuída por aluna da CELMI.

QUALIFICAÇÃO DE ÁREAS ATRIBUÍDA POR ALUNA DO CELMI



LEGENDA

 Bom / Ótimo

Bing Satellite, 2019

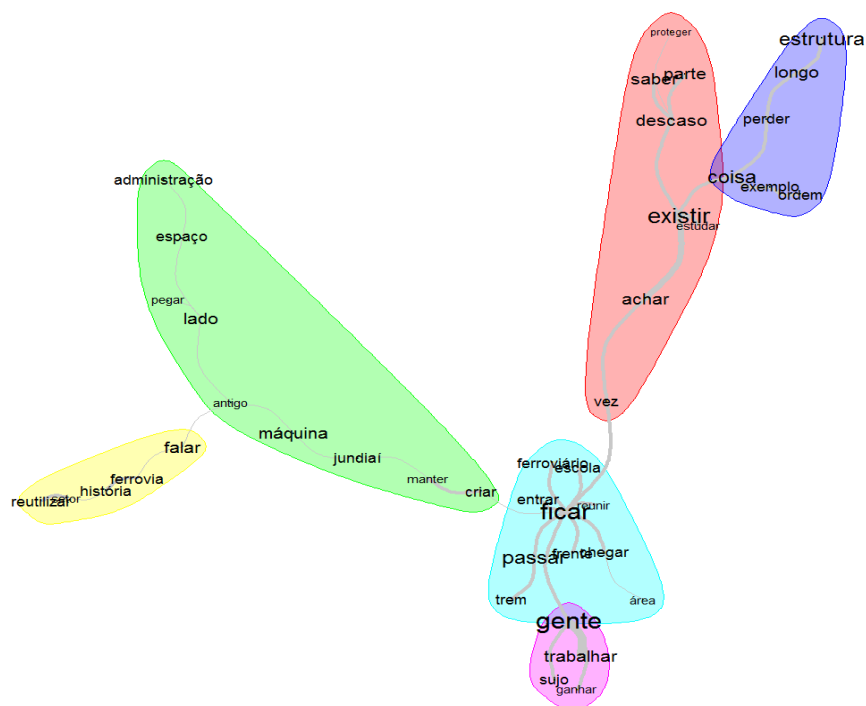
100 0 100 200 300 400 m

Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019.



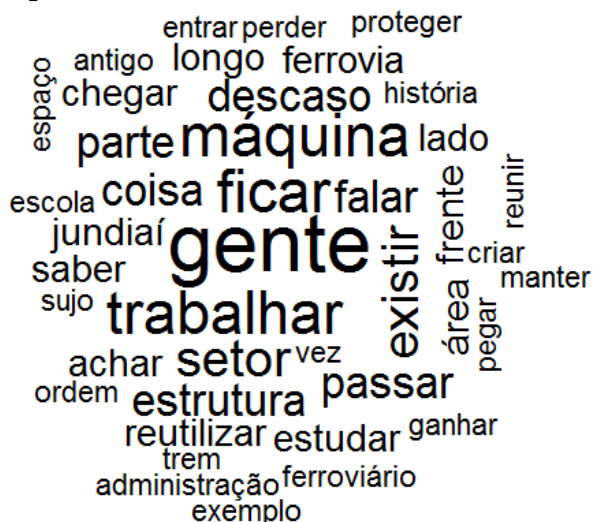
Por fim, a entrevista realizada com o ex-ferroviário apresentou palavras que, conforme se nota na análise de similitude e nuvem de palavras, estiveram direcionadas à descrição técnica de como eram realizados os trabalhos no local; comentários acerca da administração, usos atuais e potenciais do Complexo FEPASA; e, principalmente, memórias sobre o conjunto ferroviário durante suas funções originárias, período em que o ex-ferroviário trabalhava no local.

Figura 42. Análise de similitude de entrevista realizada com ex-ferroviário.



Fonte: Milena Meira da Silva elaborado por Júlia Moreira de Deus através de ferramenta Iramuteq, 2019.

Figura 43. Nuvem de palavras extraída de entrevista realizada com ex-ferroviário.



Fonte: Milena Meira da Silva elaborado por Júlia Moreira de Deus através de ferramenta Iramuteq, 2019.

O mapeamento disposto a seguir demonstra a localização e qualificação de diferentes edifícios que compõem o Complexo FEPASA, descritos pelo ex-ferroviário desde usos admitidos no período de administração da FEPASA, até os usos atualmente atribuídos ao antigo conjunto ferroviário. Muitas dessas identificações foram menções de antigos compartimentos do período em que o ex-ferroviário trabalhava na FEPASA, geralmente associados às lembranças acerca de seus companheiros de trabalho. Cabe também destacar nesse mapa a qualificação negativa atribuída às oficinas inutilizadas, bem como a menção de dois diferentes elementos industriais identificados no entorno do Complexo FEPASA, sendo a Fábrica de Fósforos Latorre e o Complexo Argos, ambos referidos pelo ex-ferroviário como exemplo de reutilização de edifícios industriais.

A fim de possibilitar uma visão geral sobre a qualificação de áreas internas e no entorno do Complexo FEPASA, em sequência ao mapa de localização e qualificação de áreas pelo ex-ferroviário, destaca-se também a sobreposição de mapas de qualificação atribuída pelos distintos grupos de usuários do Complexo FEPASA entrevistados.

Figura 44. Mapa de qualificação de áreas atribuída por ex-ferroviário.

QUALIFICAÇÃO DE ÁREAS ATRIBUÍDA POR EX-FERROVIÁRIO



LEGENDA

 Bom / Ótimo

 Neutro

 Regular / Ruim

Bing Satellite, 2019

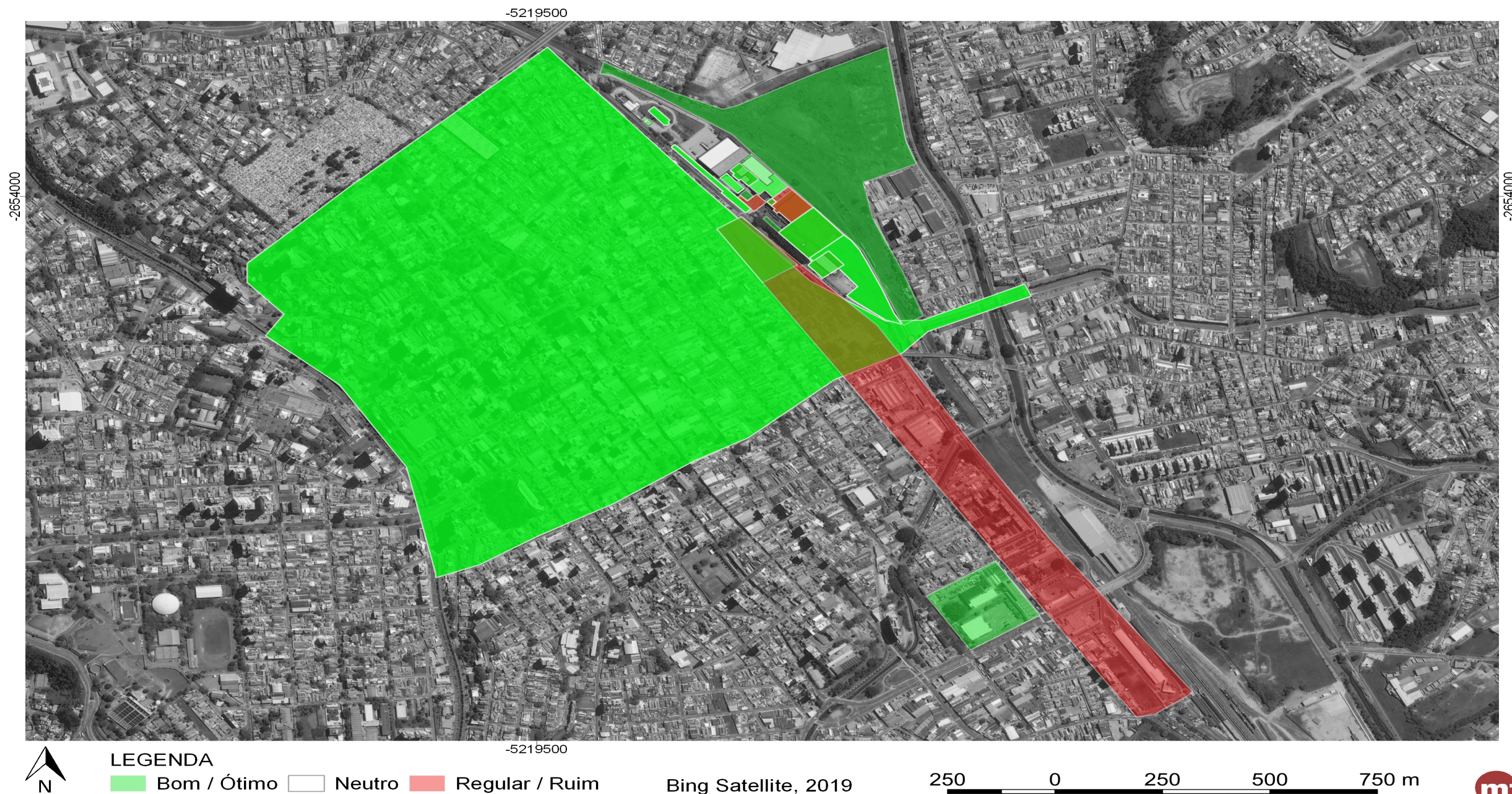
100 0 100 200 300 400 m

Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019.



Figura 45. Mapa geral de qualificação de áreas atribuída pelos entrevistados.

QUALIFICAÇÃO GERAL DE ÁREAS IDENTIFICADA NA TÉCNICA ENTREVISTA



Fonte: Mapa elaborado pela autora a partir de ferramenta QGIS, 2019.

Percebe-se nesse mapa de sobreposição de qualificações a predominância da aferição positiva no que se refere ao entorno do Complexo FEPASA, com exceção do trecho que indica o trajeto desse conjunto ferroviário à estação ferroviária de Jundiaí, cuja justificativa se encontra descrita nos resultados de entrevistas com estudantes da FATEC apresentado anteriormente. Determinados locais como a FATEC, Poupatempo, CELMI e FUMAS apresentam, de modo geral, ponderação positiva por parte do público usuário. Os edifícios inutilizados, assim como o estacionamento, ambos na área central do Complexo FEPASA são os elementos pior qualificados pelo público. Por fim, as áreas compreendidas pela Unidade de Gestão, Mobilidade e Transporte e Guarda Civil Municipal são consideradas pela maioria de seus usuários como positivas em relação à facilidade de acesso aos serviços prestados nesses locais. Entretanto, em entrevista com os funcionários desses departamentos observa-se a predominância de avaliações negativas, sob a justificativa de esses edifícios apresentarem estruturas inadequadas para atender ao uso atualmente atribuído, necessitando, portanto, de readequação e manutenção das edificações.

Em relação às valorações percebidas nos discursos, cabe destacar que sua atribuição segue de acordo com o perfil dos entrevistados. Àqueles que conhecem o histórico do Complexo FEPASA associado à ferrovia, assim como os serviços ali realizados, a exemplo dos ex-ferroviários consultados na técnica *tour* e entrevista, destacam a valoração tecnológica e científica do conjunto ferroviário, por meio das diversas atividades nele realizadas com tecnologia considerada inovadora e promissora para à época. Ademais, os sujeitos mais velhos consultados destacam ainda os valores histórico e arquitetônico das edificações, justificados por seu caráter como edifícios antigos, o que associam à história, e técnicas construtivas próprias dessa tipologia de bem. Por fim, os sujeitos mais jovens consultados, ou que possuem um vínculo mais recente com o Complexo FEPASA, desconhecendo seu histórico e atividade original, enfatizam o valor de uso, uma vez que mencionam a necessidade de utilização desses espaços com usos que atendam as demandas da comunidade, apresentando críticas e elogios aos usos atualmente atribuídos no Complexo FEPASA.

De modo geral, acredita-se que a utilização da ferramenta Iramuteq foi primordial para o reconhecimento e caracterização de áreas, nas quais se destaca a dicotomia percebida nos discursos, cujos resultados de análise de similitude demonstram grupos de percepções distintas, divididas entre as palavras “gente” e “espaço”. Entende-se que a primeira palavra esteja associada às ações realizadas pelos sujeitos consultados no Complexo FEPASA; enquanto a palavra “espaço”, por vezes, esteja calcada em representações de maior distanciamento dos

sujeitos com o conjunto ferroviário, geralmente atrelada a sua condição como patrimônio protegido, que não permite intervenções, associado a um local histórico, dentre outras afirmações. Logo, percebe-se o pouco esclarecimento dos sujeitos sobre o que de fato signifique o instrumento de tombamento; seu desconhecimento acerca das valorações do conjunto que justificam sua proteção; assim como a necessidade de reconhecimento das ações realizadas pela atual administração e a participação efetiva da comunidade nos processos de atribuição de novos usos ao local. Demandando, portanto, de ações específicas no âmbito de gestão, de modo a apresentar esse local ao público, discutir seu caráter como bem protegido, e em meio a isso, articular as possibilidades de novos usos ao Complexo FEPASA.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo central proposto neste estudo foi avaliar os usos atualmente atribuídos ao Complexo FEPASA, conjunto ferroviário situado na cidade de Jundiaí, interior do Estado de São Paulo, à luz das diretrizes e políticas de preservação do patrimônio, em específico o patrimônio industrial. Para alcançar essa proposta buscou-se levantar dados de sua condição como bens protegidos, por meio de consulta ao processo de tombamento atribuído em nível nacional pelo IPHAN, a fim de cotejar com diretrizes existentes sobre conservação de conjuntos edificados industriais, estabelecidas em determinadas cartas patrimoniais. Propôs-se a verificação dos usos preexistentes no complexo, identificados entre suas diversas categorias de utilização, com a finalidade de identificar também sua adequação às recomendações dispostas nas cartas patrimoniais inicialmente analisadas. Houve a caracterização das políticas de preservação e urbanística incidentes sobre o Complexo FEPASA e seu entorno, cujo aprofundamento centrou-se na comparativa entre os dois últimos Planos Diretores elaborados no Município de Jundiaí, bem como consulta a Lei de preservação do patrimônio dessa cidade. E, por fim, o mapeamento, com o auxílio de ferramenta SIG, dos valores atribuídos pelos usuários do conjunto protegido, sendo tais valores identificados por meio das diversas técnicas propostas na metodologia AVP. Compreendeu-se que essas análises sobre esses diferentes âmbitos: preservação, gestão, espacialização e valoração, auxiliaram no alcance do objetivo geral proposto, cujos resultados se encontram descritos a seguir.

O exame do processo de tombamento à luz das diretrizes internacionais propostas nas cartas patrimoniais auxiliou na análise crítica das condições concretas de preservação desses remanescentes industriais nos últimos anos. Constata-se que em raras menções o Complexo FEPASA, ou Conjunto de Edificações da CPEF – denominação atribuída ao bem no processo de tombamento – foi compreendido como patrimônio industrial ferroviário. Notou-se apenas que, em determinados trechos do processo de tombamento, a atribuição de valorações por parte do corpo técnico do órgão de preservação foi associada a valores característicos dessa tipologia patrimonial. No entanto, somente a apreciação de tais valores demonstrou-se insuficiente para as atuações efetivas na preservação e conservação dos edifícios, e, além disso, para a integração dos equipamentos e demais áreas associadas à atividade ferroviária desenvolvida pela CPEF na proteção atribuída ao conjunto ferroviário. Acredita-se que o órgão de preservação necessite atualizar as medidas voltadas a proteção das mais recentes tipologias patrimoniais, como é o caso do patrimônio industrial ferroviário, uma vez que esses bens demandam de percepções específicas, justificadas pela larga escala na qual os elementos indus-

triais atuam no território. Logo, concorda-se com a argumentação de Azevedo (2010) no que diz respeito à necessidade de reconhecimento dos valores universais inseridos nessa tipologia de patrimônio, em contrapartida a singularidade de quaisquer sítios excepcionais. Caso este verificado na proteção decretada ao Complexo FEPASA justificada por seu valor arquitetônico que atinge “excepcional grau de monumentalidade”.

Recomenda-se a conformação de equipe com caráter multidisciplinar na composição dos recursos humanos dos órgãos de preservação do patrimônio. Haja vista que a concepção do patrimônio na visão restritamente voltada às disciplinas de arquitetura e história, conforme observado no processo de tombamento associado ao Complexo FEPASA, mostra-se insuficiente para determinar as diversas valorações intrínsecas, e demais possibilidades a esses bens. Essa atuação, mesmo que consideradas as dificuldades orçamentárias e demais restrições para a disponibilização de recursos humanos e econômicos, se faz necessária, uma vez que para que se sigam as propostas de reativação de bens tombados previstas pelos órgãos de preservação, necessita-se de profissionais que prevejam e atuem frente a tais possibilidades, a exemplo de educadores, turismólogos, museólogos, entre outros. Por fim, há de se pensar políticas mais efetivas de participação da comunidade, uma vez que a proteção do patrimônio demanda de determinadas valorações por ela percebidas, visto que são esses sujeitos que atuam diretamente na preservação dos bens, desde que por eles sejam inicialmente valorados. Desse modo, no que diz respeito à proteção atribuída ao Complexo FEPASA, nota-se a discordância interna entre o corpo técnico no período de aferição de seu tombamento, mas que, depois de decretado, constata-se também o constante acompanhamento do órgão de preservação de modo a auxiliar, recomendar e direcionar os potenciais de novos usos atribuídos ao bem protegido, conforme verificado nos anexos do processo de tombamento.

Em relação à conservação, nota-se que existem recomendações determinadas pelo órgão de preservação, no entanto, cabe à atual administradora do conjunto ferroviário a manutenção, e a proposta de novos usos a esse patrimônio. Constata-se que a valoração disposta no processo de tombamento relativo ao Complexo FEPASA se restringe a análise do corpo técnico do órgão de proteção que decretou o tombamento, desconsiderando a percepção da comunidade, mesmo que a solicitação de proteção tenha partido de uma entidade social. Em relação aos conjuntos edificados ferroviários, cabe enfatizar que, aparentemente, mesmo com a sua crescente consideração por parte das atribuições de tombamento atuais no Brasil, ainda necessitam de maior embasamento de modo a considerar os elementos associados à atividade industrial relacionada, sejam eles estruturas físicas, bens móveis, imateriais e grandes áreas,

diferente do que ocorreu no caso do Complexo FEPASA, no qual o tombamento se restringiu as edificações existentes dentro de um perímetro delimitado.

Por meio de consulta às políticas públicas e leis incidentes no Complexo FEPASA e seu entorno, nota-se a grande representatividade que um patrimônio protegido adquire na conjuntura urbana, especificamente, nas delimitações propostas no Zoneamento, de modo que sua área é compreendida como elemento a se preservar no meio urbano, com regulamentação específica, mesmo que escassa. Nota-se, no entanto, que a delimitação se restringe ao âmbito da edificação, ou no caso, ao conjunto de edifícios. Desconsiderando, portanto, os demais elementos associados ao bem que se encontram dispersos no território. Em vista disso, destaca-se o caso específico da vila ferroviária, cujo reconhecimento é delineado no Plano Diretor de Jundiaí, compreendida como uma Zona Especial de Interesse Histórico-Cultural para o município. No entanto, o mesmo não ocorreu com o horto florestal, por exemplo. Acredita-se que a desconsideração desse bem como área de relevâncias diversas e cabíveis de preservação, esteja relacionada ao fato do horto florestal não ser composto por edificações, mas sim por ampla área, que mesmo com representatividade no âmbito de desenvolvimento das atividades ferroviárias ocorridas na cidade de Jundiaí, encontra-se atualmente como reserva imobiliária, reafirmando constatação de Schicchi (2013) quanto a essa atual destinação às áreas ferroviárias percebidas no interior do estado de São Paulo.

Em relação às utilizações atualmente atribuídas ao Complexo FEPASA, nota-se que, baseado nos anexos do processo de tombamento quanto ao plano de uso inicialmente direcionado ao conjunto ferroviário, bem como sua comprovação através do trabalho de campo, notou-se que determinadas edificações do Complexo FEPASA atendem, em partes, a usos considerados viáveis a espaços dessa tipologia patrimonial. Ou seja, usos que respeitem suas características construtivas, os padrões de circulação originais dos edifícios, bem como a utilização de materiais compatíveis, conforme dispõe TICCIH (2003) e ICOMOS (2011). Essa constatação baseia-se em casos específicos de reutilização, tais como o FUMAS, Poupatempo e FATEC. No entanto, constata-se que tais atribuições, em especial a direcionada ao Poupatempo, possui diversas problemáticas em relação à conservação do conjunto em sua plenitude, uma vez que recebe um elevado número de usuários diariamente, o que tem refletido na degradação das estruturas físicas e estruturais do conjunto ferroviário, afetando também a qualidade dos usos, de modo que influencia nos quesitos de segurança e acessibilidade, conforme apontado pelos usuários do Complexo FEPASA. Em relação à compatibilidade de usos, cabe também destacar os casos do CELMI e FATEC, cuja utilização atende às demandas educaci-

onais no município, e que seguem, portanto, com a continuação histórica de uso das edificações originalmente também voltadas a essa finalidade. De modo que atende, inclusive, as expectativas de seus usuários, conforme identificado em entrevistas realizadas.

Desse modo, concorda-se com Hagatong (2015) ao mencionar o grande e diverso potencial de reuso de estruturas ferroviárias, de modo que atuem nas soluções de interesses de diferentes naturezas, com funções pertinentes e versáteis. Isso, pois, trata-se de grandes estruturas cuja espacialização interna e diversificada permite atender uma infinidade de demandas, utilizações como mercados, centros de lazer e cultura, cafeterias, escolas, novas indústrias, escritórios, moradias... Acredita-se que quaisquer usos sejam compatíveis, desde que respeitadas às recomendações relativas à sua estrutura física e dos valores atribuídos a essas edificações, fatores que justificam sua proteção, conforme disposto nas cartas patrimoniais direcionadas ao patrimônio industrial. Destaca-se também a relevância da permanência dos bens móveis, a exemplo do maquinário de edificações industriais, pois eles são essenciais para a identificação desses bens como relacionados à indústria, de modo que podem atender aos novos usos por meio de projetos criativos que o insiram de maneira dinâmica, versátil e orgânica no ambiente.

Constata-se que mesmo que haja propostas voltadas a toda a extensão do Complexo FEPASA, e ainda que não totalmente embasadas nas recomendações de preservação dispostas nas cartas patrimoniais, grande parte do plano ainda não foi efetivada (acredita-se que motivada por restrições orçamentárias e consequente período para obtenção de recursos econômico, haja vista a grande extensão do conjunto ferroviário). Entretanto, constata-se que edificações de relevante atuação no período ativo do complexo industrial encontram-se em estado de deterioro. Trata-se de espaços capazes de contar a história de sua atuação com base nas estruturas neles existentes. Curiosamente, esses espaços são praticamente os únicos que ainda comportam parte do maquinário e demais elementos móveis que compunham o conjunto ferroviário e que, no entanto, não foram inclusos na proteção atribuída ao Complexo FEPASA. Tais aspectos se abrem ao campo de discussões, cuja abordagem não necessariamente encontra-se abarcada neste estudo, mas que, ainda assim, se faz indispensável a reflexão: É estritamente necessária a atribuição de novos usos a esses espaços? O uso é um fator primordial que assegura a permanência do patrimônio? É possível não atribuir nenhum uso e permitir que o usuário se aproprie e interprete tais espaços? De modo geral considera-se que a reutilização possa auxiliar na manutenção, na medida em que permite a obtenção de recursos dependendo do tipo de uso que se atribua.

Determinadas declarações como as Normas de Quito (1967) sugerem a utilização turística do patrimônio, enquanto TICCIH (2003), voltando-se especificamente ao patrimônio industrial, enfatiza a possibilidade da construção de museus e roteiros temáticos. Acredita-se que os locais atualmente inutilizados dentro do Complexo FEPASA cumpriram com essa função ao serem associados a peças vivas, no sentido de memórias que perduram por meio de elementos que permitem essa leitura dentro de um museu aberto. De todo modo, observa-se no entorno do conjunto ferroviário uma vasta infraestrutura de apoio ao turismo, inclusive com atrativos da tipologia de patrimônio industrial com potencial de composição, junto ao Complexo FEPASA, de possível roteiro temático.

Em relação ao entorno do Complexo FEPASA, e se aprofundando na discussão pretendida de políticas de preservação ao patrimônio adotadas sob escalas mais amplas de compreensão, o estudo realizado acerca das metodologias internacionais de tratamento à paisagem demonstra o quão complexo pode ser esse tipo de abordagem, de modo a adotar políticas integradas que possibilitem seu planejamento e gestão. Em âmbito nacional quase não se nota abordagens direcionadas ao patrimônio, desde sua proteção a gestão, em nível paisagístico. Nesses casos, tratando-se especificamente da tipologia de patrimônio industrial ferroviário, observa-se como medida comum de proteção sua concepção na categoria de conjunto, limitando-se a um perímetro que restringe sua devida proteção. Questão problemática uma vez que o entorno influencia diretamente na preservação do patrimônio (UNESCO, 1976). Por meio de consulta às metodologias de paisagem, constata-se que a atuação ao patrimônio sob escala mais ampla só é possível através da gestão integrada, não somente a outras políticas que se proponha no território, mas através da integração de agentes que nele atuam. No Convênio Europeu de Paisagem, a paisagem é definida desde o modo como a população a percebe (CONSELHO DA EUROPA, 2000). Logo, a comunidade é vista como agente primordial para atuações nessa escala, uma vez que são as pessoas quem definem a paisagem.

Entende-se que a composição da paisagem é formada por camadas diversas sobrepostas no território, demandando, portanto, de equipe multidisciplinar que saiba identificá-la. Acredita-se que a maneira mais viável de se trabalhar no âmbito paisagístico seja por meio da gestão compartilhada entre equipes diversas, considerada a amplitude do território, que demanda equipamentos eficazes para sua identificação e análise, tal como proporciona a ferramenta SIG, haja vista sua natureza dinâmica e atuante em tempo real. Logo, constata-se que instrumentos estáticos, como àqueles tradicionalmente utilizados por órgãos de proteção já não se mostram mais eficazes devido às rápidas mudanças ocorridas no espaço, no campo das

técnicas, bem como as transformações sofridas no território, demonstrando-se, portanto, incapazes de acompanhar tais avanços.

Tratando-se da funcionalidade da ferramenta SIG amplamente abarcada em discussão traçada anteriormente, e considerada a influência e necessidade de plena participação do cidadão nas políticas que envolvem o patrimônio histórico, cabe destacar as contribuições do georreferenciamento também para envolver elementos simbólicos associados à valoração do espaço. Nota-se em todas as fases a grande relevância da comunidade, cuja atuação está englobada na preservação de determinados bens históricos; bem como na gestão e na atribuição de usos a esses espaços, a fim de garantir que tais utilizações cumpram o interesse social. Entretanto, nota-se que todas essas etapas, especificamente na atribuição de usos, tratando-se de um patrimônio histórico, demandam de algo que é intrínseco: o reconhecimento da valoração dos usuários. Conforme proposto neste estudo, nota-se o quanto a valoração interfere em todas as diferentes fases previstas ao patrimônio, desde o âmbito da preservação, pois a comunidade só preserva aquilo que tem valor a ela, bem como na atribuição de usos, para que ela reflita acerca do que o espaço está habilitado ou não a receber, e até que determinado ponto o uso prejudica em sua conservação.

Por meio da aplicação das técnicas propostas na metodologia AVP (SILBERMAN e LABRADOR, 2014), foi possível verificar as diferentes percepções dos distintos usuários, seguindo de acordo com o perfil dos sujeitos abordados. Notam-se as retomadas de memórias pelos mais velhos, associadas a espaços onde ocorreram fatos no passado, ou que relacionam a seu primeiro contato com o conjunto ferroviário. Nesses discursos também se percebem valores diretamente associados ao patrimônio industrial, conforme destacado em TICCIH (2003) e ICOMOS (2011), tais como o valor tecnológico, científico, histórico e arquitetônico. Àqueles mais jovens enfatizam o valor de uso, atrelado a possibilidades futuras de usos ao local. De modo geral, percebeu-se que o tombamento ainda é um instrumento pouco esclarecido para grande parte dos usuários consultados.

Notou-se distanciamento evidenciado nas falas que subdividem a sua atuação exemplificada na palavra “gente” para com o “espaço”, conforme verificado na análise de similitude realizada por meio do *software* Iramuteq. Eles compreendem que um espaço tombado, como o Complexo FEPASA, possui edificações com diversas limitações de modificações e consequente restrição de usos. Essa questão predomina haja vista as más condições em que se encontram determinados edifícios, tais como a Unidade de Gestão Mobilidade e Transporte e a Guarda Civil Municipal, departamentos de maiores questionamentos por parte de seus funcio-

nários que reclamam acerca das condições físicas, estruturais e de salubridade das edificações que utilizam diariamente. Muitas vezes a ausência de projetos direcionados à manutenção e reformulação dessas áreas, associada à ideia de bem protegido, tem influenciado na percepção negativa que grande parte dos sujeitos possui acerca do instrumento de tombamento, não necessariamente direcionado aos valores que justificam sua preservação, mas sim à capacidade dos edifícios em receber novos usos.

Desse modo, compreende-se que tem de haver articulação, para além do órgão de preservação para com o atual gestor do espaço, mas direcionada a percepção dos usuários desse bem protegido. Constata-se que parcela dos usos atualmente atribuídos ao conjunto ferroviário tem recebido boa aferição da comunidade, no entanto, podem estar influenciando diretamente na degradação de estruturas de relevância para a percepção das valorações compreendidas no patrimônio. Por outro lado, existe o aval do órgão de preservação por determinados usos inicialmente propostos pelo gestor, mas que, no entanto, não atendem às necessidades e aos anseios da comunidade. Nota-se também que o órgão de preservação por vezes se mostra distante da administração do Complexo FEPASA, uma vez que não tem conseguido atender às demandas desse em tempo hábil, podendo estar associado a uma série de problemáticas, como a mencionada limitação de recursos humanos dentro do órgão. Por fim observa-se a necessidade de maior aproximação do órgão de preservação junto à comunidade que não compreende sua atuação, desconhece seus instrumentos, e por vezes julga suas ações como negativas no que diz respeito à valoração do uso, associando a ideia de que “o que é tombado não pode ser mexido”.

Logo, a proposta aqui relacionada é que essa diversidade de agentes associados ao patrimônio industrial ferroviário poderia trabalhar melhor em conjunto desde que compreendida a percepção do espaço sob escala mais ampla, tendo como pressuposto a percepção da comunidade, conforme se propõe na metodologia paisagística. Acredita-se que, por meio desse âmbito de percepção e planejamento do espaço, o diálogo entre a comunidade, gestores, órgão de preservação e inclusive demais entidades públicas e privadas atuantes no município seria mais efetivo, assim como as ações se tornariam mais eficazes. Conclui-se que atuações nesse âmbito atenderiam às características de um patrimônio de ampla extensão como é a tipologia industrial ferroviária, de modo a atuar nas problemáticas identificadas nas esferas da comunicação, preservação, difusão, orçamentária, e na atribuição de usos a esses bens que deixariam de ser compreendidos como conjuntos, tornando-se paisagens industriais na mentalidade dos diversos agentes envolvidos em sua concepção.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABILDGARD, Ana Lúcia. Entrevista concedida a Milena Meira Silva, Jundiaí, 20 de setembro 2018.
- AN CHOMHAIRLE OIDHREACHTA THE HERITAGE COUNCIL. *Historic Landscape Characterisation in Ireland (2013)*. Dublin, 2013.
- AZEVEDO, E. B. **Patrimônio industrial no Brasil**. Usjt - arq.urb – número 3/primeiro semestre de 2010.
- BALLART, Josep. *El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso*. Barcelona: Ariel, 2007.
- BARONI, Adilson R. Entrevista concedida a Milena Meira Silva, Jundiaí, 20 de setembro 2018.
- BARROS, Waldemar. Entrevista concedida a Milena Meira Silva, Jundiaí, 20 de setembro 2018.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: junho de 2019.
- BRASIL. **Lei n 10.257 de 10 de Julho de 2001 – Estatuto da Cidade**.
- CÁMARA, J. M. R. (et al). *Registro de paisajes de interés cultural de Andalucía. Criterios y metodología*. *Revista PH. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Junta de Andalucía*, 2012.
- CANTAMESSA, Ricardo. Entrevista concedida a Milena Meira Silva, Jundiaí, 20 de setembro 2018.
- CARREDANO, Fernando Amores [et. al.] *Planteamientos y primeros resultados de la transferencia a soporte SIG del Inventario de Yacimientos Arqueológicos de Andalucía*. *Revista PH*. Vol. 18. (1997), p. 124-133. Disponível em: <<http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/468#.W8IgumgzbiU>>. Acesso em: setembro de 2018.
- CHOAY, F. **Alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano V. Machado. São Paulo: Estação. Liberdade: UNESP, 2001.
- CHUECA, P. R.; ZOTANO, J. G. (coords.). *Marco conceptual y metodológico para los paisajes españoles: aplicación a tres escalas espaciales*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Centro de Estudios Paisaje y Territorio, 2010.
- CONSELHO DA EUROPA. **Convenio Europeu de Paisaje**. Florencia, 2000. Disponível em: <http://www.culturaydeporte.gob.es/cultura-mecd/dms/mecd/cultura-mecd/areas-cultura/patrimonio/Convenio_europeo_paisaje.pdf>. Acesso em: fevereiro de 2019.
- CONSELHO DA EUROPA. **Declaração de Amsterdã (1975)**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>>. Acesso em: janeiro de 2019.
- COUNTRYSIDE AGENCY AND SCOTTISH NATURAL HERITAGE. *Landscape Character Assessment: guidance for England and Scotland*. Carys Swanwick, Department of Landscape, University of Sheffield, Land Use Consultants, 2002. Disponível em: <<http://www.snh.org.uk/pdfs/publications/LCA/LCA.pdf>>. Acesso em: dezembro de 2018.
- CUÉLLAR, D. Nascimento e o caso do sistema ferroviário paulista (1835-1970): uma interpretação comparada ao caso espanhol. In: OLIVEIRA, E. R. (org.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019, p. 45-82.

- DORADO, M. I. A. *Methodological advances in the analysis, assessment and intervention of industrial landscapes*. In: **Congreso XVII TICCIH Chile. Patrimonio industrial. Entendiendo el pasado, haciendo el futuro sostenible**. Santiago, 2018, p. 265-268.
- DORADO, M. I. A. Concepção de uma metodologia para a identificação, caracterização, valorização e intervenção na paisagem do patrimônio industrial. In: OLIVEIRA, E. R. (org.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019, p. 307-332.
- ENVIRONMENTAL SYSTEMS RESEARCH INSTITUTE INC. (ESRI). **What is GIS?**. Disponível em: <URL:<https://www.esri.com/en-us/what-is-gis/overview>>. Acesso em: outubro de 2018.
- EUZÉBIO, Jorge Lima. Entrevista concedida a Milena Meira Silva, Jundiaí, 20 de setembro 2018.
- FEDECRAIL. **Carta de Riga**. 2005. Disponível em: <<https://www.fmnf.pt/Upload/Cms/Archive/Carta%20de%20Riga%202005.pdf>>. Acesso em: junho de 2019.
- FEPASA S. A. **Planta das Oficinas de Jundiaí nº J-12.555**. FEPASA S. A., 1972.
- FERLA, Luis (et. al.). Mapeamento SIG na pesquisa e inventário do patrimônio arqueológico de Guarulhos (PIPAG). **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**. Vol. 26 (2016), p. 84-94. Disponível em: < <http://www.revistas.usp.br/revmae/article/view/119013>>. Acesso em: setembro de 2019.
- FERRARI, M. *Paisaje y patrimonio en la línea ferroviaria 'Jujuy-La Quiaca'. Una propuesta de reutilización para el desarrollo local*. **Revista Labor & Engenho**, 6(1), 89-108 2012.
- FERRARI, M. *Patrimonio ferroviário y desarrollo sostenible em e noroeste argentino. Líneas de intervención*. **Revista Labor & Engenho**. Vol. 5, n. 3, 2011.
- FONSECA, Maria Cecilia Londres. A prática de tombamento: 1970-1990. In: **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; MinC – Iphan, 2005.
- GENERALITAT DE CATALUNYA. **La política de paisaje en Cataluña** (2010). Catalunha, 2010.
- GERIBELLO, D. F. Inventário do patrimônio ferroviário. **Revista Labor & Engenho**. Vol. 5, n. 3, 2011.
- GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6ªed. São Paulo: Atlas, 2008.
- GOES, Camila de. Entrevista concedida a Milena Meira Silva, Jundiaí, 20 de setembro 2018.
- GONÇALVES, C. I. B. (2012) – **SIG em código aberto e patrimônio urbano**. Lisboa: Faculdade de Arquitectura Universidade Técnica de Lisboa. Dissertação de Mestrado.
- GRANDI, G. **Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961**. 2010. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- GRANDI, G.; INUOE, L. M. Do paternalismo ao modelo científico/racional de organização do trabalho: as vilas ferroviárias e a companhia paulista de estradas de ferro nas décadas de 1930 e 1940. In: OLIVEIRA, E. R.; et. al. In: **VI Congreso Internacional de Historia Ferroviaria: ferrocarriles, historia y patrimonio industrial. – 1 ed., 2017, Mendoza. Anais... Tucumán: Yerba Buena**, 2017. P. 494-506.
- HAGATONG, A. T. M. Patrimônio Industrial Ferroviário – uma Arquitetura em risco. **Revista Arquitectura Lusíada**, N. 5 (1.º semestre 2014): p. 101-115.
- HE, J. (et. al.) *A GIS-based cultural heritage study framework on continuous scales: a case study on 19th century military industrial heritage*. In: **25th International CIPA Symposium**. [Em linha]. Vol. XL n.º5/W7 (2015), p. 215-222. Taipei, Taiwan. Disponível em: < <https://www.int-arch-photogramm-remote-sens-spatial-inf-sci.net/XL-5-W7/215/2015/isprsarchives-XL-5-W7-215-2015.pdf>>. Acesso em: setembro de 2018.

ICOMOS. **Carta de Burra**. 1999. Disponível em:
<<https://5cidade.files.wordpress.com/2008/03/carta-de-burra.pdf>>. Acesso em: junho de 2019.

ICOMOS. **Princípios comuns ICOMOS – TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial (2011)**. Tradução de Ivanir Azevedo Delvizio. Disponível em:
<www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110_1.pdf>. Acesso em: fevereiro de 2019.

INGARAMO, Maria Beatriz de Souza. Entrevista concedida a Milena Meira Silva, Jundiaí, 20 setembro. 2018.

IPHAN. **Conjunto de Edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (Processo nº 1.485-T-01)**. Livro Histórico: vol. 2, folha 080, inscrição 570. Data: 14/07/2004). Rio de Janeiro: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2004. 4 v.

IPHAN. **Plano Diretor de Ocupação por esta Municipalidade das instalações em imóvel da antiga FEPASA (Processo 01506.00164/2006/11)**. São Paulo: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2006. 3 v.

JONES, S. 2017. *Wrestling with the social value of heritage: problems, dilemmas and opportunities*. *Journal of Community Archaeology & Heritage*, 4: 21-37.

JUNDIAÍ. **Lei Complementar 443/2007 que institui a política municipal de preservação do patrimônio histórico-cultural de Jundiaí**. Disponível em:
<http://sapl.jundiai.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/8490_texto_consolidado.pdf>. Acesso em: junho de 2018.

JUNDIAÍ. **Lei Complementar nº 564/2015 Altera a Lei Complementar 443/2007, que instituiu a política de proteção do Patrimônio Cultural e criou o Conselho Municipal do Patrimônio Cultural, para prever tratamento ao patrimônio imaterial**. Disponível em:
<http://sapl.jundiai.sp.leg.br/consultas/norma_juridica/norma_juridica_mostrar_proc?cod_norma=16047>. Acesso em: junho de 2019.

JUNDIAÍ. **Lei nº 8.683/2016 – Plano Diretor do Município de Jundiaí**. Disponível em:
<<https://planodiretor.jundiai.sp.gov.br/lei-8683-2016/>>. Acesso em: junho de 2018.

JUNDIAÍ. **Lei nº. 7.857, de 11 de maio de 2012 institui o Plano Diretor Estratégico**. Disponível em:
<http://sapl.jundiai.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/7829_texto_consolidado.pdf>. Acesso em: junho de 2018.

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

KÜHL, B. M. **Preservação do patrimônio da industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia: Ateliê Editorial; São Paulo: FAPESP, 2008.

LIMA, André Souza de (et. al.) Incentivo ao turismo por meio da identificação e mapeamento do patrimônio cultural do distrito de Saí, São Francisco do Sul (SC). **Resgate: Rev. Interdiscip. Cult.** Vol. 23, nº 2, (2015), p. 93-104. Disponível em:
<<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/resgate/article/view/8645809>>. Acesso em: setembro de 2018.

LÓPEZ, Emilia Román. *Los sistemas de información geográfica en el análisis y gestión del patrimonio territorial. El caso de las salinas de Andalucía. Nuevas estrategias en la gestión del Patrimonio Industrial*. In: **I Congreso Internacional de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública** (2016), p. 92-106.

MATOS, A. C. Paisagem, Caminho-de-ferro e Patrimônio: espaços, estruturas, imagens e narrativas. In: CARDOSO, I. L. (Org.). **Paisagem e Patrimônio** aproximações pluridisciplinares. Dafne editora Chaia; Universidade de Évora, 2013, p. 129 – 149.

MATOS, O. N. de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. Campinas – SP: Pontes, 1990. 4º Edição.

MCCLELLAND, A. G. *Heritage and value based approach*. In: *SAS Encyclopedia of Archaeological Sciences* (in press), 2018. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/321497008_SAS_Encyclopedia_of_Archaeological_Sciences_-_Heritage_and_value_based_approach_in_press>. Acesso em: maio de 2019.

Mês do patrimônio Jundiáí. Disponível em: <<https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2019/08/07/mes-do-patrimonio-projeto-de-restauro-do-complexo-fepasa-e-aprovado-por-conselho/>>. Acesso em agosto de 2019.

MORAES, E. H. **Os bens ferroviários nos tombamentos do Estado de São Paulo (1969 – 1984)**. 2016. Dissertação de mestrado – Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Universidade Estadual Paulista, Bauru.

MOURA, A. C. M. (et al). **SIG na estruturação de sistemas de documentação integrados para gestão do patrimônio histórico com ênfase em rochas ornamentais**. DOCO, 2012.

MOURA, A. C. M. (et. al.) O uso das ferramentas do sistema de informações geográficas (SIG) no processo de inventário de bens patrimoniais. **Encontro Internacional Arqumemória sobre preservação do patrimônio edificado**. Bahia, Brasil. Vol. 4, (2013), sem página. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Ana_Clara_Moura/publication/281536312_O_USO_DAS_FERRAMENTAS_DO_SISTEMA_DE_INFORMACOES_GEOGRAFICAS_SIG_NO_PROCESSO_DE_INVENTARIO_DE_BENS_PATRIMONIAIS/links/55ecfb0e08ae3e121847f7d7/O-USO-DAS-FERRAMENTAS-DO-SISTEMA-DE-INFORMACOES-GEOGRAFICAS-SIG-NO-PROCESSO-DE-INVENTARIO-DE-BENS-PATRIMONIAIS.pdf>. Acesso em: setembro de 2018.

MOURA, Ana Clara Mourão. Geoprocessamento na gestão do patrimônio histórico. In: **Fórum Patrimônio: Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável** (2008), p.127-157. Belo Horizonte, Brasil. Disponível em: <http://www.forumpatrimonio.com.br/seer/index.php/forum_patrimonio/article/view/96>. Acesso em: setembro de 2018.

NARANJO, F. Z. *El Convenio Europeo del Paisaje: un nuevo impulso para un gobierno del territorio con sentido de futuro*. **Cuadernos de Ordenación del Territorio**, Nº. 1 (5ª época), 2008.

NEVES, Janice Maciel (2003) – **Tecnologias da geoinformação para análises espaciais em sítios históricos**. Dissertação de mestrado - Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Tecnologia de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Ciências Geodésicas e Tecnologias da Geoinformação: Recife, 2003.

NOGUÉ I FONT, JOAN; SALA I MARTÍ, PERE; DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT; DIPUTACIÓ DE TARRAGONA (EDS.) (2013). **Catàleg de Paisatge. Terres de L'Ebre**. Barcelona: Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat.

OEA. **Normas de Quito (1967)**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Normas%20de%20Quito%201967.pdf>>. Acesso em: maio de 2018.

Oficinas de Jundiáí: planta geral mostrando a localização dos maquinismos e seus motores; CPEF: 1964. Acervo Documental da Biblioteca do Museu da Companhia Paulista. Sala de Leitura, Gaveta 20E, N2537. Disponível em: TORREJAIS. <<http://tactiboqueando.blogspot.com/p/reorganizacao-administrativa-da.html>>. Acesso em agosto de 2019.

OLIVEIRA, E. R. Eletrificação em empresas ferroviárias paulistas: aspectos da tecnologia e da industrialização em São Paulo (1902-1937). in CAPEL, H.; CASALS, V.; CUÉLLAR, D. (Eds.): **La electricidad en las redes ferroviarias y la vida urbana: Europa y América** (siglos XIX y XX). 2012, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 195-209.

OLIVEIRA, José Arnaldo de. **Jundiahy – centro histórico entre rios** (2009). Disponível em: <<http://www.jundiahy.com.br>>. Acesso em: maio de 2019.

OLIVEIRA, Lázaro Silva de. Entrevista concedida a Milena Meira Silva, Jundiaí, 20 setembro. 2018.

PARDI, Ana Paula D. Entrevista concedida a Milena Meira Silva, Jundiaí, 20 de setembro 2018.

Passaporte cultural Jundiaí. Disponível em:

<<https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2018/08/22/passaporte-cultural-projeto-apresenta-predios-historicos-para-criancas/>>. Acesso em: junho de 2019.

Plano de Uso e Ocupação do Complexo FEPASA. Disponível em:

<<https://planodiretor.jundiai.sp.gov.br/2016/09/novo-projeto-urbano-e-de-uso-do-complexo-fepasa-esta-pronto-para-consulta/>>. Acesso em: maio de 2019.

Planta das Oficinas de Jundiaí; CPEF 22-09-1953. Acervo documental da Biblioteca do Museu da CPEF. Sala de Leitura. Gaveta 17D, N.3741. Disponível em: TORREJAIS.

<<http://tactiboqueando.blogspot.com/p/segunda-reforma-geral-das-oficinas-de.html>>. Acesso em agosto de 2019.

POULIOS, I. *Moving Beyond a Values-Based Approach to Heritage Conservation. Conservation and Management of Archaeological Sites*, v. 12, n. 2, p. 170–185, maio 2010. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/233621722_Moving_Beyond_a_Values-Based_Approach_to_Heritage_Conservation>. Acesso em: maio de 2019.

PUERTO, F. P.; FERREIRA P. L. *Introducción a los sistemas de información geográfica (SIG). In: Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica ETSA Sevilla. Dibujo y Máquina.* Curso 2014-2015.

Ratificación del Convenio Europeo del Paisaje (nº 176 do Consejo de Europa). BOE núm. 31 de 5 de febrero de 2008, Florencia, 2000. Disponível em: http://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/dms/mecd/cultura-mecd/areas-cultura/patrimonio/Convenio_europeo_paisaje.pdf. Acesso em: novembro de 2018.

RUFINONI, Manoela. R. **Intervenções urbanas em sítios históricos industriais: o projeto urbano Ostiense Marconi.** In: Pós V. 19 n. 32. São Paulo, dezembro, 2012.

RUIZ, José Castillo. *El entorno de los bienes inmuebles de interés cultural*, p. 237. Granada: Universidad de Granada, 1997.

SALVIATI, Maria Elisabeth. **Manual do aplicativo Iramuteq** (2017). Disponível em:

<<http://www.iramuteq.org/documentation/fichiers/manual-do-aplicativo-iramuteq-par-maria-elisabeth-salviati>>. Acesso em: julho de 2019.

SANTOS, Luciany Roberta Damascena dos (et. al). Cadastro técnico do patrimônio histórico da cidade de João Pessoa-PB utilizando técnicas de geoprocessamento. Em: **Anais XV Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto – SBSR** (2011), p. 4428-2235. Curitiba, Brasil. Disponível em:

<https://www.researchgate.net/profile/Argemiro_L_Araujo/publication/266233645_Cadastro_Tecnico_do_patrimonio_historico_da_cidade_de_Joao_Pessoa-PB_utilizando_tecnicas_de_Geoprocessamento/links/571f5b7108aeaced788ab6b5/Cadastro-Tecnico-do-patrimonio-historico-da-cidade-de-Joao-Pessoa-PB-utilizando-tecnicas-de-Geoprocessamento.pdf>. Acesso em: setembro de 2018.

SANTOS, P. K. A. **Conjunto ferroviário da estação Guanabara (Campinas – SP): estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário.** 2017. Dissertação de mestrado – Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Universidade Estadual Paulista, Bauru.

SANTOS, P. K.; SILVA, R. R. R.; OLIVEIRA, E. R. O método “Abordagem de Valorização do Patrimônio (AVP)” aplicado aos bens industriais ferroviários. In: OLIVEIRA, E. R. de. (org.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de**

registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019, p. 277-306.

SCHICCHI, M. C. S. O estudo dos usos e da apropriação do solo como base para a definição do destino das áreas de requalificação urbana. **Oculum Ensaio** (PUCCAMP), v. 05, p. 53-65, 2005.

SILBERMAN, N.; LABRADOR, A. **Values based heritage: approaches for sustainable development**. Campinas: UNICAMP, 2014. Disponível em: <http://coherit.com/publications/unicamp_coherit_report.pdf>. Acesso em: novembro de 2017.

SILVA, M. A. L. **Planeamento urbanístico e gestão do património arqueológico: a zona intra muros do centro histórico de Coimbra**, 2012, 199p. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Coimbra, 2012.

SILVA, R. R. R. **Bens ferroviários de Mairinque: análise da articulação do conjunto industrial urbano e sua preservação**. 2017. Dissertação de mestrado – Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Universidade Estadual Paulista, Bauru.

TICCIH. **Carta Nizhny Tagil sobre o Património Industrial (2003)**. Tradução de Associação Portuguesa para o Património Industrial. Disponível em: <<http://www.patrimonioindustrial.org.br/modules.php?name=News&file=article&sid=29>>. Acesso em: junho de 2018.

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

Turismo Jundiá. Disponível em: <<https://turismo.jundiai.sp.gov.br>> Acesso em agosto de 2019.

UNESCO. **Recomendação de Nairóbi (1976)**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nairobi%201976.pdf>>. Acesso em: junho de 2018.

VALVERDE, Vanilda Antônia do Carmo. Entrevista concedida a Milena Meira Silva, Jundiá, 20 setembro. 2018.

VIÑUALES, Graciela María. *Miradas al patrimonio industrial*. **arquitectos ISSN 1809-6298091.03** ano 08, dez. 2007. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/08.091/182/es_ES. Acesso em: junho de 2017.

APÊNDICE

ROTEIRO DE ENTREVISTA

- 1) Qual o nome do(a) sr.(a)? Qual sua idade?
- 2) O(a) sr.(a) reside em Jundiaí? Há quanto tempo?
- 3) Qual sua profissão?
- 4) O(a) sr.(a) conhece o Complexo FEPASA e seu histórico relacionado a ferrovia?
- 5) O sr.(a) considera que exista uma relação entre esses edifícios? Em caso positivo, quais são os elementos que te permitem reconhecer essa relação?
- 6) Quando começou a visitar/utilizar o Complexo FEPASA? O que motivou a visita/uso?
- 7) Qual o espaço mais visitado e com que frequência o visita/utiliza na atualidade?
- 8) Qual sua opinião sobre os edifícios aqui presentes? O(a) sr.(a) considera importante a atribuição de usos a esses edifícios atualmente? Por quê?
- 9) O(a) sr.(a) tem conhecimento dos diferentes usos existentes aqui no Complexo FEPASA? Considera os usos atuais, como a FATEC, Poupatempo, Unidade de Gestão da Cultura, Guarda Civil..., interessantes para a comunidade, ou sugeriria usos diferentes?
- 10) O(a) sr.(a) conhece os espaços não utilizados aqui no Complexo FEPASA? Se sim, visualiza possibilidades de novos usos futuros a esses locais desocupados?
- 11) O(A) sr. sabia que esses espaços são protegidos em nível nacional pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e também pela Prefeitura de Jundiaí? Saberia dizer o por quê?
- 12) O que o sr.(a) considera relevante neste bairro que estamos? Por quê?
- 13) Quais são as lembranças que lhe vem à mente ao pensar nesse trecho da cidade? E atualmente, qual sua visão sobre esse meio?
- 14) Para o(a) sr.(a) o Complexo FEPASA é importante para Jundiaí-SP? Por quê?
- 15) No geral, o sr.(a) gostaria de fazer alguma consideração sobre a administração do espaço?
- 16) Como o(a) sr.(a) imagina o Complexo FEPASA nos próximos anos?

Nome completo e RG do entrevistado

ANEXOS

TERMO DE SESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL

Adilson Rob. Baroni

TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL

Pelo presente documento, Adilson Rob. Baroni (CEDENTE) cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” e a(o) pesquisador(a) Milena M. Silva a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia 20 de setembro de 2018, na cidade de Jundiaí perante o(a) pesquisador(a) Milena M. Silva.

Ficam, portanto, a Universidade Estadual Paulista e o(a) pesquisador(a) Milena M. Silva consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O pesquisador, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

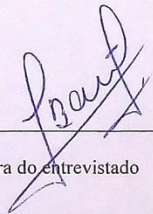
Jundiaí, 20, de setembro de 2018.



NOME DO ENTREVISTADO

Milena Meira de Silva

NOME DO ENTREVISTADOR



Assinatura do entrevistado

TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL

Pelo presente documento, Ana Lída Abildgard (CEDENTE) cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” e a(o) pesquisador(a) Milena M. Silva a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia 20 de setembro de 2018, na cidade de Jundiaí perante o(a) pesquisador(a) Milena M. Silva.

Ficam, portanto, a Universidade Estadual Paulista e o(a) pesquisador(a) Milena M. Silva consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O pesquisador, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

Jundiaí, 20, de setembro de 2018.

Ana Lída Abildgard

NOME DO ENTREVISTADO

Milena Meira da Silva

NOME DO ENTREVISTADOR

Abildgard

Assinatura do entrevistado

TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL

Pelo presente documento, Ana Paula Durães Boni (CEDENTE) cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” e a(o) pesquisador(a) Milena M. Silva a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia 20 de setembro de **2018**, na cidade de Jundiaí perante o(a) pesquisador(a) Milena M. Silva.

Ficam, portanto, a Universidade Estadual Paulista e o(a) pesquisador(a) Milena M. Silva consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O pesquisador, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

Jundiaí, 20, de setembro de 2018.

Ana Paula Durães Boni

NOME DO ENTREVISTADO

Milena Mena da Silva

NOME DO ENTREVISTADOR

Ana Paula Durães Boni

Assinatura do entrevistado

TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL

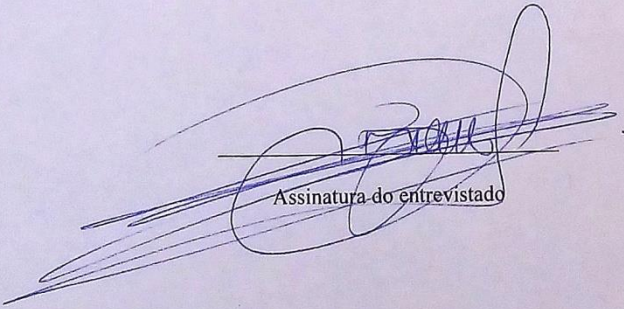
Pelo presente documento, Waldemar Barros - (CEDENTE) cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” e a(o) pesquisador(a) Milena Silva a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia 20 de Setembro de 2018, na cidade de Jundiaí perante o(a) pesquisador(a) Milena Silva.

Ficam, portanto, a Universidade Estadual Paulista e o(a) pesquisador(a) Milena Silva consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O pesquisador, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

Jundiaí, 20, de Setembro de 2018.

Waldemar D. de Barros
NOME DO ENTREVISTADO

Milena Meira de Silva
NOME DO ENTREVISTADOR


Assinatura do entrevistado

TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL

Pelo presente documento, Camila de Goes (CEDENTE) cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” e a(o) pesquisador(a) Milena M. Silva a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia 20 de setembro de **2018**, na cidade de Jundiaí perante o(a) pesquisador(a) Milena M. Silva.

Ficam, portanto, a Universidade Estadual Paulista e o(a) pesquisador(a) Milena M. Silva consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O pesquisador, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

Jundiaí, 20, de setembro de 2018.

Camila de Goes

NOME DO ENTREVISTADO

Milena Meira da Silva

NOME DO ENTREVISTADOR

Camila de Goes

Assinatura do entrevistado



TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL

Pelo presente documento, Jorge Lima Euzébio (CEDENTE) cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” e a(o) pesquisador(a) Melana Maria da Silva a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia 20 de setembro de **2018**, na cidade de Jundiaí perante o(a) pesquisador(a) Melana M. Silva.

Ficam, portanto, a Universidade Estadual Paulista e o(a) pesquisador(a) Melana M. Silva consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O pesquisador, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

Jundiaí, 20, de setembro de 2018.

Jorge Lima Euzébio

NOME DO ENTREVISTADO

Melana Maria da Silva

NOME DO ENTREVISTADOR

Jorge Lima Euzébio
Assinatura do entrevistado

TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL

Pelo presente documento, Lázaro Silva de Oliveira (CEDENTE) cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” e a(o) pesquisador(a) Milena M. Silva a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia 20 de setembro de 2018, na cidade de Jundiaí perante o(a) pesquisador(a) Milena M. Silva.

Ficam, portanto, a Universidade Estadual Paulista e o(a) pesquisador(a) Milena M. Silva consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O pesquisador, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

Jundiaí, 20, de setembro de 2018.

Lázaro Silva de Oliveira

NOME DO ENTREVISTADO

Milena Meira da Silva

NOME DO ENTREVISTADOR

gu

Assinatura do entrevistado

Maria Beatriz de Souza Ingaramo

TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL

Pelo presente documento, Maria Beatriz S. Ingaramo (CEDENTE) cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” e a(o) pesquisador(a) Milena M. Silva a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia 20 de setembro de **2018**, na cidade de Jundiaí perante o(a) pesquisador(a) Milena M. Silva.

Ficam, portanto, a Universidade Estadual Paulista e o(a) pesquisador(a) Milena M. Silva consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O pesquisador, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

Jundiaí, 20, de setembro de 2018.

Maria Beatriz de Souza Ingaramo

NOME DO ENTREVISTADO

Milena Meira da Silva

NOME DO ENTREVISTADOR

MBS Ingaramo

Assinatura do entrevistado



TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL

Pelo presente documento, Ricardo Cantamessa (CEDENTE) cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” e a(o) pesquisador(a) Milene M. Filsz a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia 20 de setembro de 2018, na cidade de Jundiaí perante o(a) pesquisador(a) Milene M. Filsz.

Ficam, portanto, a Universidade Estadual Paulista e o(a) pesquisador(a) Milene M. Filsz consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O pesquisador, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

Jundiaí, 20 de setembro de 2018.

Ricardo Cantamessa

NOME DO ENTREVISTADO

Milene M. Filsz

NOME DO ENTREVISTADOR

Cantamessa

Assinatura do entrevistado



TERMO DE CESSÃO DE DEPOIMENTO ORAL

Pelo presente documento, Vanilda A.C. Valverde (CEDENTE) cede e transfere gratuitamente, em caráter universal e definitivo à UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” e a(o) pesquisador(a) Milena M. Silva a totalidade dos seus direitos patrimoniais de autor sobre o depoimento oral prestado no dia 20 de setembro de 2018, na cidade de Jundiaí perante o(a) pesquisador(a) Milena M. Silva.

Ficam, portanto, a Universidade Estadual Paulista e o(a) pesquisador(a) Milena M. Silva consequentemente autorizados a utilizar, divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, completo ou parcial, editado ou não, bem como permitir o acesso a terceiros ao mesmo desde que para fins acadêmicos, no Brasil e/ou no exterior. O pesquisador, por sua vez, se compromete a zelar pela integridade e utilizar indicações de fonte de autor.

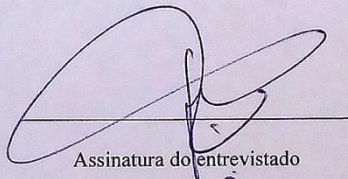
Jundiaí, 20, de setembro de 2018.

Vanilda Antônia do Carmo Valverde

NOME DO ENTREVISTADO

Milena Meira da Silva

NOME DO ENTREVISTADOR


Assinatura do entrevistado

