

**ENAN  
PUR 2023**  
Belém 22 a 26 de maio



## O papel da paisagem no tombamento estadual da Vila de Paranapiacaba (SP)<sup>1</sup>

**Milena Meira da Silva**

(Doutoranda em Geografia no Instituto de Geociências – Universidade de Campinas)

**Maria Tereza Duarte Paes**

(Professora Associada no Instituto de Geociências – Universidade de Campinas)

### Sessão Temática 06: Cidade, história e identidade cultural

**Resumo.** Neste estudo se discute sobre a influência da leitura paisagística na atribuição de proteção a um patrimônio industrial ferroviário. Para isso, inicialmente, se propõe explanação sobre as principais discussões sobre paisagem na geografia, área que tradicionalmente a tomou como objeto, de modo a refletir acerca do tombamento atribuído à Vila de Paranapiacaba. Trata-se de um patrimônio ferroviário protegido pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat), por meio do processo de tombamento nº. 22209/82, situado na região metropolitana de São Paulo, e em meio a Serra do Mar, patrimônio natural também protegido pelo Condephaat. Ao fim, verifica-se que a paisagem da Vila de Paranapiacaba é constantemente retomada como argumentação nas justificativas apresentadas pelo corpo técnico do órgão de preservação, mas, ainda assim, a proteção do bem foi direcionada à sua relevância histórica, mas não com a ênfase necessária a paisagem que o conforma. Acredita-se que ainda persista a insuficiência de instrumentos, abordagens e direcionamentos possíveis para a compreensão e proteção do patrimônio industrial a partir da leitura paisagística.

*Palavras-chave.* Políticas de preservação; Paisagem; Tombamento; Patrimônio Ferroviário.

### The role of the landscape on the state protection of the Vila de Paranapiacaba (SP)

**Abstract.** This study discusses the influence of landscape reading on the attribution of protection to a railway industrial heritage. For this, initially, an explanation is proposed about the main discussions about landscape in geography, an area that traditionally took it as an object, in order to reflect on the protection attributed to Vila de Paranapiacaba. It is a railway heritage protected by the Council for the Defense of Historical, Archaeological, Artistic and Tourist Heritage (Condephaat), through the listing process no. 22209/82, located in the metropolitan region of São Paulo, and in the middle of Serra do Mar, a natural heritage also protected by Condephaat. In the end, it appears that the landscape of Vila de Paranapiacaba is constantly taken up as an argument in the justifications presented by the technical body of the preservation council, but, even so, the protection of the site was directed to its historical relevance, but not with the emphasis the landscape that conforms it. It is believed that there is still a lack of instruments,

<sup>1</sup> O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001 e também da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) processo nº 2021/08695-4. As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade das autoras e não necessariamente refletem a visão da FAPESP.

*approaches and possible directions for understanding and protecting industrial heritage from a landscape perspective.*

*Keywords: Preservation policies; Landscape; Protection; Railway Heritage.*

## **El papel del paisaje en la protección estatal de la Vila de Paranapiacaba (SP)**

**Resumen.** *En este estudio se discute la influencia de la lectura del paisaje en la atribución de protección a un patrimonio industrial ferroviario. Para ello, se propone inicialmente una profundización sobre las principales discusiones sobre el paisaje en la geografía, área que tradicionalmente lo ha tomado como objeto, con el fin de reflexionar sobre la protección atribuida a la Vila de Paranapiacaba. Este es un patrimonio ferroviario protegido por el Consejo para la Defensa del Patrimonio Histórico, Arqueológico, Artístico y Turístico (Condephaat), a través del proceso de catalogación n. 22209/82, ubicada en la región metropolitana de São Paulo, y en medio de la Serra do Mar, patrimonio natural también protegido por Condephaat. Al final, se percibe que el paisaje de la Vila de Paranapiacaba es constantemente retomado como argumento en las justificaciones presentadas por el cuerpo técnico del órgano de preservación, pero, aun así, la protección del bien se dirigió a su relevancia histórica, sin la énfasis en el paisaje que le da forma. Se cree que todavía faltan instrumentos, enfoques y direcciones posibles para comprender y proteger el patrimonio industrial desde una perspectiva paisajística.*

*Palabras clave: Políticas de preservación; Paisaje; Protección; Patrimônio Ferroviário.*

### **1. Introdução**

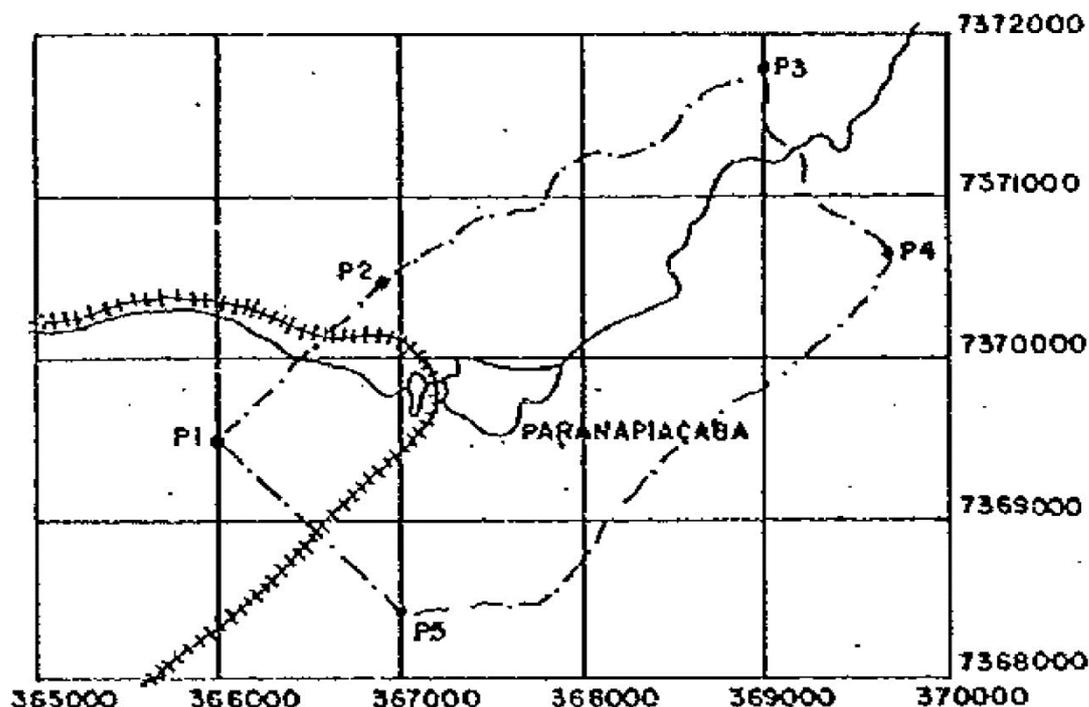
Neste artigo, toma-se como recurso a análise da paisagem, sobretudo na Geografia, de modo a auxiliar na compreensão da proteção atribuída à Vila de Paranapiacaba - complexo ferroviário situado em meio a Serra do Mar e componente da primeira linha ferroviária do estado de São Paulo. Historicamente, a Vila foi constituída com capital inglês e a partir do trabalho de diversos imigrantes que atuaram na constituição e funcionamento dessa linha de transporte ferroviário. A análise aqui realizada apoia-se, em grande medida, nos documentos contidos no processo de tombamento n.º 22209/82, atribuído pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat), de modo a verificar a influência da paisagem na percepção da Vila, por meio da consulta às justificativas apresentadas no referido processo pelo corpo técnico do órgão de preservação.

A Vila de Paranapiacaba é compreendida como um patrimônio ferroviário, tipologia de bem composta por remanescentes da industrialização, especialmente, do meio de transporte ferroviário. Os bens associados a essa tipologia de patrimônio são caracterizados por elementos móveis e imóveis, materiais e imateriais de caráter industrial, advindos de equipamentos e estruturas técnicas, bem como de vivências e saber-fazer típicos das ferrovias. Com larga complexidade e estruturas dispersas no território, sua proteção, a partir do entendimento de seu caráter patrimonial de valor cultural associado, demonstra-se, ainda, um desafio aos órgãos de preservação, para as comunidades e para as entidades envolvidas.

Kühl (2016) e Matos (2019) mencionam que o ato declaratório do tombamento, a partir da inscrição de um conjunto de edifícios em um livro de tomo, são ineficientes para se atender a complexidade desse patrimônio de larga escala. Dorado (2018; 2022), pesquisadora da paisagem do patrimônio industrial, tem publicado diversos estudos, com novas reflexões, abordagens e metodologias que compreendam a tipologia do patrimônio industrial como paisagem para, assim, atender às suas especificidades como patrimônio recente, extenso, e de diversas influências, cujo aprofundamento tem de seguir um caráter multi, inter e transdisciplinar (DORADO, 2022).

Para um aprofundamento desta discussão é necessário compreender, também, as práticas dos órgãos de preservação. Especificamente, no ato declaratório da proteção atribuída à Paranapiacaba, nota-se a menção constante à paisagem desse patrimônio industrial. Nesse sentido, é necessário incorporar uma reflexão mais acurada sobre a paisagem, seu surgimento enquanto conceito e quais as discussões envolvidas. Embora de enfoque interdisciplinar, nesta análise nos deteremos mais às contribuições da geografia, área disciplinar que, tradicionalmente, a tomou como objeto e, por isso, contrubui fortemente para esta reflexão nas práticas patrimoniais.

Na investigação na qual se baseia este artigo, utiliza-se como uma importante fonte de pesquisa o estudo sobre o processo de tombamento atribuído à Vila de Paranapiacaba pelo Condephaat, a partir de um polígono com cinco pontos da proteção, e exposto no parágrafo seguinte.



**Figura 1.** Área de tombamento atribuído à Vila de Paranapiacaba (Fonte: ESTADO DE SÃO PAULO. CONDEPHAAT. Processo de Tombamento n.º 22209/82, fl. 450, 1987).

A proteção atribuída à Vila de Paranapiacaba pelo Condephaat é emblemática, haja vista as especificações desse patrimônio ferroviário, inserido na Serra do Mar - patrimônio natural também protegido pelo órgão de preservação do Estado de São Paulo -, além de ser um dos principais patrimônios da tipologia ferroviária do país. A Vila de Paranapiacaba é também protegida em âmbito federal pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN); pelo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André – cidade na região metropolitana de São Paulo - (Comdephaapasa); além da indicação da Paisagem Cultural de Paranapiacaba pelo IPHAN e de patrimônio mundial para a lista da *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO), em 2014, sobreposições que reafirmam a sua relevância.

A composição da Vila advém de estrutura industrial da primeira ferrovia do Estado de São Paulo, constituída por parte de sua mão-de-obra e capital

inglês, a partir da *São Paulo Railway Company* (SPR). Possui também elementos pré-fabricados na Inglaterra, cuja organização foi projetada para atingir um modelo ordenado, higienizado e sistemático de sociedade, de modo que os moradores estabelecessem um novo comportamento social (PLENS, 2016). De acordo com a autora, essa arquitetura da vila operária “[...] passa a fazer da paisagem um instrumento de manobra e manipulação” (PLENS, 2016, p. 94). A exemplo da Casa do Engenheiro Chefe, exposta a seguir, cuja perspectiva demonstra a vista privilegiada para diversos trechos do pátio ferroviário, explicita-se o controle deste em relação à operacionalização ferroviária, e, conseqüentemente, ao trabalho executado pelos operários.



**Figura 2.** Visão da Vila de Paranapiacaba a partir da Casa do Engenheiro Chefe (fonte: Reprodução Antena Paulista – Globo Play, 2021)<sup>1</sup>.

Essas especificidades da Vila de Paranapiacaba denotam a sua complexidade estrutural, mas, também, simbólica, o que lhe atribui relevâncias diversas na composição de suas paisagens. Desse modo, se propõe também verificar a influência da paisagem na proteção estadual atribuída à Vila de Paranapiacaba, a partir de um aprofundamento na discussão teórica sobre a paisagem na Geografia, por meio de revisão bibliográfica sobre o tema. Essa pesquisa será complementar à investigação e análise do processo de tombamento já citado. A consulta ao referido processo de tombamento foi efetuada de modo presencial na sede do Arquivo Público do Estado de São Paulo, que permanece com sua guarda para digitalização, desde janeiro de 2022.

## **2. A paisagem na Geografia: uma possibilidade de leitura do patrimônio ferroviário**

As reflexões relativas à paisagem demonstram que se trata de um conceito polissêmico cujas primeiras aparições foram expressas em pinturas. Atualmente, utilizado por diferentes áreas do conhecimento, o conceito *paisagem* ainda apresenta uma série de ambigüidades. Claval (2004, p. 245), descreve que o termo “surgiu no século XV, nos Países Baixos, sob a forma de *landskip*. Aplica-se aos quadros que apresentam um pedaço da natureza, tal como a percebemos a partir de um enquadramento – uma janela”. Por meio desta abordagem, o autor destaca a descoberta ou a redescoberta das leis da perspectiva, em Florença, no início dos anos 1420.

Em concepção mais contemporânea, Cauquelin (2007, p.38), também menciona a perspectiva por meio do simbolismo envolvido na paisagem, que não se limita à arte, constituindo-se no “[...] conjunto de nossas construções mentais que só conseguiríamos ver através de seu prisma. Por isso é que ela é chamada de "simbólica": liga, num mesmo dispositivo, todas as atividades humanas, a fala, as sensibilidades, os atos”.

Besse (2014, p.12 - 13) confirma a paisagem como uma representação cultural e social, que não existe objetivamente em si, “[...] ela é relativa ao que os homens pensam dela, ao que percebem dela e ao que dizem dela. [...] A paisagem fala-nos dos homens, dos seus olhares e dos seus valores, e não propriamente do mundo exterior” (BESSE, 2014, p. 12 – 13). O que pode ser associado com a própria concepção de obras artísticas e com o caráter subjetivo de sua percepção, sujeita ao juízo daqueles que a produzem e a apreciam.

A apreensão da paisagem, inicialmente delimitada pelo sentido visual, passa a ser compreendida como algo mais amplo, utilizando-se de outros meios de assimilação mais simbólicos, na medida em que envolvem vários fatores culturais. Complementando estas reflexões, Salgueiro (2001, p. 38) afirma que “a pintura desempenhou um papel determinante na construção dos códigos estéticos de apreciação da natureza”, levando “a fruição da natureza como espetáculo estético”.

Embora o vínculo da paisagem com a pintura, é importante também destacar termos específicos como *pays*, utilizado na geografia com o sentido de “pequena unidade testemunha de uma harmonia secular entre os homens e a natureza, ao modo da região geográfica, mas à escala local” (OZOUF-MARIGNER; ROBIC, 2007, p. 8), o que evidencia o vínculo do ser humano com a natureza, tema de especial interesse à geografia, ao se aproximar à concepção contemporânea de paisagem, conforme se verá adiante, além de, no contexto francês, aproximar o termo à concepção de outra categoria geográfica: a região.

Essa relação entre região e paisagem foi uma contribuição importante de Vidal de la Blache, historiador e geógrafo francês, cuja atuação influencia em reflexões sobre as relações homem-meio na geografia. Relação essa aprofundada nos textos de um dos estudiosos influenciados por la Blache, o geógrafo norte-americano Carl Ortwin Sauer, cujo estudo também será abordado nesta discussão.

As concepções de paisagem e região são designações que surgem ao mesmo tempo. No caso francês isso é notável e, por vezes, de difícil dissociação nas obras de la Blache. Santos (1988, p. 22) destaca que a diferença entre os conceitos paisagem e região esteja na concepção baseada na realidade europeia sobre a paisagem “em função de um modo produtivo duradouro” enquanto que a região diga respeito à “área de ação do grupo interessado”.

Ampliando a discussão sobre paisagem na geografia, Conti (2014, p. 240) menciona que, entre as noções básicas trabalhadas na disciplina, a exemplo de posição, lugar, região e território, “a paisagem aparece com especial destaque porque expressa a organização do espaço e todo seu aspecto multifacetado”, embora esta afirmação não seja consensual em relação aos métodos distintos de análise. Ademais, apesar de ter se constituído como um conceito chave na geografia, nem sempre foi assim, Correa e Rosendahl (1998, p. 7) comentam que paisagem já foi um conceito “[...] relegado a uma posição secundária, suplantada pela ênfase nos conceitos de região, espaço, território e lugar”.

Paes (2017, p. 77) destaca o necessário distanciamento na percepção da paisagem, ao mencionar que: “as paisagens do olhar horizontal, do olhar vertical, das representações e das ideologias remetem tanto à percepção da cena em relação à sua representação, como à sua interpretação por modelos racionais ou experiências sensoriais”, o que remete o necessário cuidado em relação à fetichização da paisagem, que pode comprometer as sua compreensão tomando a aparência sensorial pela essência em relação aos processos sociais.

Para além da representação e observação da paisagem, destaca-se também a busca por ver na paisagem a interface entre os seres humanos e a natureza. Nesse sentido destacamos as contribuições de Carl Sauer para a paisagem cultural. Carl Sauer foi o promotor dessa discussão em seu grupo de pesquisa na Escola de Berkeley, Califórnia, nos Estados Unidos da América. Em “A morfologia da paisagem”, de 1925 (1998), ele propôs a busca por uma conceituação comum de paisagem na geografia e foi considerado o precursor da geografia cultural. Para ele, “a tarefa da geografia é estabelecer um sistema crítico que envolva a fenomenologia da paisagem, de modo a captar em todo o seu significado e cor a variada cena terrestre” (1998, p. 22).

Na concepção de Sauer a paisagem é composta pela associação distinta de formas culturais e componentes físicos da área, que são de relevância para o uso humano, constituindo-se como fatos da cultura humana. Para ele, a paisagem possui qualidade orgânica, na qual estrutura e função são determinadas por formas integrantes e dependentes, sendo também “[...] uma generalização derivada da observação de cenas individuais” (SAUER, 1998, p. 24). Desse modo, na visão do autor, destaca-se a natureza e a expressão cultural, sendo a cultura entendida como a marca da ação do homem a partir dos grupos associados por descendência ou tradição.

O método morfológico que Sauer propõe se constitui pela “[...] agregação e o ordenamento dos fenômenos como formas que estão integradas em estruturas e o estudo comparativo dos dados dessa maneira organizados” (SAUER, 1998, p. 30-31). O método apoia-se nas formas, definidas como elementos componentes da paisagem; essas formas podem ser reconhecidas em função de sua equivalência funcional; e os elementos estruturais podem ser compreendidos em sequência de desenvolvimento, reconhecendo-se sua fase inicial, final ou completa.

Sauer recebeu influências de método da antropologia americana, na qual estabeleceu fortes vínculos na Escola de Berkeley. A interdisciplinaridade na conceituação demonstra-se uma especificidade dos estudos culturais desenvolvidos na geografia cultural americana. Referente às formas e estruturas da paisagem, o autor destaca que não é possível conceber a ideia de paisagem se não considerar suas relações associadas ao tempo e vinculadas ao espaço. “Ela está em um processo constante de desenvolvimento ou dissolução e substituição” (SAUER, 1998, p. 42). Essas relações podem ser expressadas como naturais e culturais:

A área anterior à introdução de atividade humana é representada por um conjunto de fatos morfológicos. As formas que o homem introduziu são outro conjunto. Podemos chamar as primeiras, com referência ao homem, de paisagem natural, original [...]. As ações do homem se expressam por si mesmas na paisagem cultural. Pode haver uma sucessão dessas paisagens com uma sucessão de culturas. Elas derivam, em cada caso, da paisagem natural, com o homem expressando seu lugar na natureza como um agente distinto de modificação. De especial importância é aquele clímax de cultura a que chamamos civilização. A paisagem cultural, então, é sujeita à mudança pelo desenvolvimento da

cultura ou pela substituição de culturas; a linha de dados a partir da qual a mudança é medida, tornando-se a condição natural da paisagem. A divisão de formas em naturais e culturais é a base necessária para determinar a importância da área e o caráter da atividade humana. No sentido universal, mas não necessariamente cosmológico, a geografia torna-se aquela parte do último capítulo ou o capítulo humano da história da Terra, que diz respeito à diferenciação da paisagem pelo homem (SAUER, 1998, p. 43).

Enquanto a paisagem cultural é representada como uma última etapa, pós ação humana, ela é modelada pelo fator cultura através do tempo, no meio constituído pela paisagem natural, na qual, associada às formas desenvolvidas pela população (densidade e mobilidade), habitação (plano e estrutura), produção e comunicação, resulta na paisagem cultural (SAUER, 1998). Desse modo, “a paisagem cultural é modelada a partir de uma paisagem natural por um grupo cultural. A cultura é o agente; a área natural, o meio; e a paisagem cultural, o resultado” (SAUER, 1998, p. 59).

Essa extensa explanação, com o foco no detalhamento de análise apresentada por Sauer, nos permite adentrar aos temas centrais desta análise. A paisagem, nessa perspectiva, pressupõe uma camada natural anterior, resultado das dinâmicas desenvolvidas pela própria natureza. De modo concreto, podemos observar essa dinâmica na Serra do Mar, conjunto montanhoso de valorações de caráter geológico, geomorfológico, hidrológico em uma paisagem natural que se estende por diferentes estados brasileiros.

Em registros na região de Paranapiacaba, nas proximidades do Porto de Santos, no estado de São Paulo, o trecho foi inicialmente ocupado por indígenas, sendo eles os primeiros habitantes. A partir dessa primeira ocupação percebe-se a conformação de uma nova paisagem, a ascensão de novas formas constituídas pelos indígenas, baseados em sua cultura expressa no espaço, ainda que com um impacto bem menor do que viria a partir da segunda metade do século XIX: a estrada de ferro (Figura 3.).



**Figura 3.** A Vila de Paranapiacaba (fonte: Leo Giantomasi, s/d).

A construção e funcionamento da estrada de ferro em Paranapiacaba, situada em meio a Serra do Mar, demarca uma nova camada na constituição da paisagem, assimilando-se ao que se verifica na atualidade. Com a topografia acidentada que conforma sua paisagem natural, foi necessário o intercâmbio de materiais e saberes técnicos advindos da Inglaterra, cujas características influenciaram na paisagem da Vila de Paranapiacaba. Ademais, o caráter industrial deste grande empreendimento condiz que a reflexão de Carlos (1994b), ao comentar sobre a capacidade da indústria de integrar e articular vastas áreas. Essa integração se estabeleceu a partir das padronizações impostas pela indústria, incluindo os saberes, as informações e as técnicas, extremamente relevantes na configuração da paisagem da Vila de Paranapiacaba.

A influência da cultura industrial em Paranapiacaba também é demonstrada na configuração urbana adotada, com habitações que seguiam a hierarquização proposta na empresa ferroviária, as estruturas operárias com o formato de vigilância dos serviços realizados pelos operários, além de equipamentos de saúde, educação e lazer que serviam para controlar as preferências e os períodos nos quais o trabalhador se mantinha fora do espaço fabril. A evolução da indústria é impulsionada também com a constituição de novos bairros para comportar a demanda por mais trabalhadores, bem como a construção de novos espaços industriais para atender ao crescimento das atividades realizadas pela empresa.

Exemplo disso, destaca-se a manutenção de vagões e locomotivas, a necessidade de sistemas mais modernos de tração desse meio de transporte, como os novos planos inclinados, e galpões para o abrigo de locomotivas. Desse modo, “a natureza aos poucos deixa de ser natural, primitiva e desconhecida para se transformar em algo humano. A paisagem ganha novas cores e matizes, novos elementos, é reproduzida de acordo com as necessidades humanas” (CARLOS, 1993a, p. 48-49), nesse caso, atendendo às necessidades de interesse da indústria.

Nessa caracterização da paisagem de Paranapiacaba é possível perceber, também, a influência de seu caráter simbólico representado pela paisagem do patrimônio industrial, nesse caso, situado em um dos mais vastos patrimônios naturais protegidos no estado de São Paulo. As manifestações materiais dessa paisagem tornaram-se referenciais da cultura industrial, além de abranger testemunhos de uma marcante atividade industrial no estado. Logo, o patrimônio natural e cultural aqui integrados geram uma paisagem de caráter dinâmico, desde as primeiras ocupações, até o desenvolvimento da atividade industrial e sua posterior desativação, patrimonialização e apresentação pelo turismo.

Acredita-se que, especificamente, a abordagem agregadora expressa por Sauer beneficia, entre outras, as discussões relativas ao patrimônio cultural e sua representação, podendo ser observada por meio do exame das paisagens. Essa percepção passa a ser debatida principalmente no período contemporâneo, ao relacionar a paisagem ao patrimônio e o seu papel agregador de diferentes disciplinas. Isso, pois, em determinadas medidas de preservação ao patrimônio ferroviário ainda persiste a dicotomia entre o natural e o cultural no reconhecimento da paisagem.

Após a abordagem da paisagem na geografia cultural até a década de 1940, a partir da década de 1970, a paisagem volta a ser conceito chave na

disciplina, principalmente por meio da corrente denominada nova geografia cultural, representada, entre outros, por Cosgrove e Duncan (MELO, 2001). Nesse contexto, a principal crítica realizada por esses geógrafos à geografia cultural, diz respeito ao caráter supraorgânico da cultura, expresso no texto de Sauer.

Duncan (1990) propõe uma abordagem para a interpretação da paisagem que se afasta daquela apresentada por Sauer em diferentes pontos, primeiro, ao destacar o papel desempenhado pela paisagem nos processos sociais e culturais, dialogando com pesquisadores de outros campos das ciências sociais. Para Duncan (2002) os preceitos da geografia cultural americana proposta por Sauer atribuem à cultura um caráter antológico, ou seja, ser em si mesma, “[...] uma entidade acima do homem, não redutível às ações dos indivíduos e misteriosamente respondendo a leis próprias” (DUNCAN, 2002, p. 7).

Duncan (2002) questiona o conceito de cultura utilizado por geógrafos culturais. Para Cosgrove (1983, p. 1), mesmo no uso contemporâneo, cultura é indissociável de aspectos fundamentais do ser social, ao unir o “[...] trabalho, a interação direta dos seres humanos na natureza em produção; e consciência, as ideias, valores, crenças e ordem moral nas quais os seres humanos se tornaram cientes de si mesmos como sujeitos capazes de transcender a grosseira materialidade da natureza”. A principal crítica de Duncan (2002) a respeito do caráter supraorgânico da cultura se refere ao campo metodológico em que esse nível autônomo da cultura não é verificável. Portanto, essa concepção de cultura de caráter simbólico como integrante da paisagem não cabia no discurso de Sauer, uma vez que ele prezava por um “sistema puramente evidencial”, sem espaço ao subjetivo.

Sauer compreendia a base antropológica como a que apresentava metodologia mais avançada entre as ciências sociais. Fundamentando-se nessa disciplina, em texto publicado em 1941, entre outros temas, o autor discute a influência e importância da cultura nos estudos da geografia. Especificamente, compreende que os hábitos adquiridos são a cultura do ser humano, sendo que “hábito ou cultura envolve atitudes e preferências, que foram inventadas ou adquiridas. [...] Sabemos que o *habitat* deve se referir ao hábito, que o hábito é o aprendizado ativado comum a um grupo, e que pode estar infinitamente sujeito a mudanças” (SAUER, 1941, p. 7 – 8, tradução nossa)<sup>2</sup>.

A principal crítica de Cosgrove (1983) a Sauer nesse texto se refere ao pouco esclarecimento sobre a natureza e origem do hábito ou cultura. O que, inclusive, sustenta a crítica sobre o caráter supraorgânico previsto no texto do mesmo autor em 1925. Para Duncan (2002, p. 17), “o supraorgânico implica uma visão de homem como relativamente passivo e impotente”, o que não condiz com as noções contemporâneas de cultura, na qual o homem é um agente ativo, participante em sua constituição. Desse modo, percebe-se que o caráter subjetivo impresso na paisagem, cuja composição é influenciada pelo conceito de cultura na nova geografia cultural, demonstra que, conforme comentam English e Mayfield (1973, p. 3 apud MELO, 2001, p. 45), apesar dos estudos antecedentes a respeito da paisagem,

somente a partir da década de 1970 ela foi analisada por meio de teorias que consideravam sua simbologia segundo a perspectiva da geografia humanista, pois as abordagens existentes até então partiam do pressuposto de que os aspectos subjetivos da paisagem não poderiam fazer parte do contexto científico, uma vez que não podem ser classificados ou mensurados.

Esse caráter subjetivo da paisagem é amplamente discutido por Cosgrove (1998, p. 13, tradução nossa)<sup>3</sup>: “em outras palavras, paisagem denota o mundo externo mediado pela experiência humana subjetiva de uma forma que nem região nem área sugerem imediatamente”. E acrescenta que, para se compreender as expressões impressas por uma cultura em sua paisagem é necessário se atentar aos símbolos. Isso, pois, para o autor, a paisagem é um complexo conceito cujas implicações podem estar focadas “[...] nas formas visíveis de nosso mundo, sua composição e estrutura espacial; unidade, coerência e ordem ou concepção racional do meio ambiente; a ideia de intervenção humana e controle das forças que modelam e remodelam nosso mundo” (COSGROVE, 1998, p. 284). Desse modo, sua associação à cultura é explícita, uma vez que ela é determinada e determinante nas práticas e consciência humana: “todas as paisagens possuem significados simbólicos porque são o produto da apropriação e da transformação do meio ambiente pelo homem” (COSGROVE, 1998, p. 290).

Percebe-se nessa discussão proposta na nova geografia cultural a união entre o caráter simbólico que rege as reflexões contemporâneas sobre paisagem, com a superação da dicotomia entre natural e cultural apresentada por Sauer. Desse modo, apesar das inconsistências associadas ao caráter supraorgânico da cultura na obra de Sauer, há de se pontuar que a concepção ali disposta é fruto de um momento histórico distinto do atual, até mesmo do período no qual se empregou as reflexões de Cosgrove e Duncan.

Para Paes (2017, p. 76) a paisagem cultural discutida por Carl Sauer foi capaz de romper com “[...] a dicotomia entre as abordagens físicas, das ciências naturais, e humanas, das ciências sociais”. Complementando que “[...] a plasticidade dos conceitos nos permite ressignificá-los para que ainda sirvam como ferramentas analíticas em outro período histórico” (PAES, 2017, p. 76). Portanto, capazes de serem reinterpretados para colaborar nas reflexões de problemáticas condizentes com os novos tempos. Melo (2017, p. 93) concorda que, apesar das críticas, a obra de Sauer “[...] representa uma grande contribuição ao pensamento geográfico, por fazer da paisagem um dos seus conceitos-chave e por incentivar e divulgar a Geografia Cultural”.

Luchiarri (2001) entende que é justamente através da natureza simbólica da paisagem que se revela sua dimensão cultural, desnaturalizando o significado da paisagem. A autora concorda com a afirmação acerca da dimensão simbólica da paisagem, verificando nela a concretude das representações humanas, e compreende que “[...] o ponto de partida é a paisagem e o de chegada é o território” (LUCHIARI, 2001, p. 11). Isso, pois, segundo a autora, o comportamento e valorações da sociedade com a paisagem também orientam as relações de poder na organização de territórios. Desse modo, a paisagem deixa de apresentar um sentido local ou regional e passa a possuir signos compartilhados com o mundo, muito atribuída à chegada da industrialização e na evolução dos transportes. Situação perceptível no caso de Paranapiacaba, descrito anteriormente.

Logo, no período contemporâneo, com o mundo em constante transformação, a paisagem se reformula na medida em que a sociedade se transforma. As morfologias constituídas em diferentes contextos possibilitam a leitura de aspectos sociais, econômicos, culturais, históricos, ambientais, entre outros. Essas formas remanescentes permitem reconhecer a origem das localidades e as interações humanas com o seu meio, mesmo após a desativação de seu uso original, como no caso das indústrias e transportes

comentados anteriormente. Isso, pois, os vestígios dessa estrutura industrial permanecem registrados como *rugosidades* (SANTOS, 2006) e, nesse caso, como camada de atividade industrial anterior no território.

Para Cauquelin (2007, p. 8) “a mescla dos territórios e a ausência de fronteiras entre os domínios são uma marca bem própria do contemporâneo; a paisagem não foge a essa regra”. Desse modo, para a autora a paisagem se insere em um contexto de longo aprendizado complexo e multifacetado, dependendo de diferentes setores de atividades. Em meio a isso, em conjunto com a mobilidade, Besse (2014, p. 11) considera a multidisciplinaridade como essencial no conceito de paisagem, devendo-se, em parte, “à atomização profissional e acadêmicas das diferentes “disciplinas” que fazem dela seu campo de estudos e de intervenções”. E acrescenta que “[...] nada garante que essas diversas disciplinas, quando confrontadas à questão da paisagem, pensem na mesma coisa e mobilizem as mesmas referências intelectuais” (BESSE, 2014, p. 11-12).

Esse caminho multidisciplinar auxilia investigações e abordagens em diferentes viéses que digam respeito ao tema do patrimônio. Especificamente, neste estudo, se explora em sequência as discussões apresentadas no processo de tombamento n.º 22209/82, atribuído pelo Condephaat à Vila de Paranapiacaba. Como se demonstrará a seguir, diversas caracterizações e justificativas que se referem à proteção da Vila perpassaram pelo conceito de paisagem, ainda que sua proteção não tenha sido considerada sob essa categoria. Ao fim, a abordagem multidisciplinar da paisagem também permite refletir sobre a consolidação de políticas para o reconhecimento e preservação da paisagem, uma vez que esse é um conceito que envolve a especialização de diferentes frentes para sua identificação, análise, qualificação e possíveis medidas de preservação, intervenção e refuncionalização.

### **3. A paisagem na justificativa de proteção à Vila de Paranapiacaba pelo Condephaat (processo de tombamento n.º 22209/82)**

Para se aprofundar em práticas de preservação à paisagem, inicialmente, é necessário compreender que a paisagem é dinâmica e se modifica de acordo com as novas necessidades sociais. Ainda que as formas sejam preservadas, novas funções, muitas vezes, darão uma nova significação ao bem cultural. “A paisagem não é dada para todo o sempre, é objeto de mudança. É um resultado de adições e subtrações sucessivas. É uma espécie de marca da história do trabalho, das técnicas [...] um conjunto de formas heterogêneas” (SANTOS, 1988, p. 24). Logo, para se pensar a paisagem é necessário contextualizá-la quanto ao seu processo histórico, em suas dimensões políticas, econômicas e culturais.

A aferição da paisagem demanda o olhar crítico do observador. Ainda assim, há limites: “[...] nem sempre a realidade visível esclarece aquilo que realmente acontece” (CLAVAL, 2004, p. 260), e nem a realidade completa é capaz de se resumir em uma observação. Existe a necessidade de uma visão arqueológica da paisagem, identificação de seus pormenores para compreensão de composições nem sempre alcançada pela visão. Em associações entre a paisagem e a produção, por exemplo, é necessário se atentar aos tipos de instrumentos de trabalho e de que modo estão ordenados (SANTOS, 1988).

Em Paranapiacaba verifica-se que a manutenção da casa do engenheiro chefe em um dos trechos mais altos e com a melhor vista panorâmica do pátio

ferroviário (conforme verificado na figura 2), segue o intuito de controle dos operários e operação. A lógica da produção justifica a inserção de cada instrumento de trabalho em determinada localização, “a paisagem não se cria de uma só vez, mas por acréscimos, substituições; a lógica pela qual se fez um objeto no passado era a lógica da produção daquele momento” (SANTOS, 1988, p. 23). Logo, a observação e análise da paisagem permite verificar o impacto, a influência, as transformações e sobreposições no território, de modo a auxiliar na compreensão da valoração que pode justificar sua proteção.

Concorda-se com Lacoste, em seu texto de 1998 (2012, p. 37) ao afirmar que “[...] certos fenômenos não podem ser apreendidos se não considerarmos extensões grandes”. No caso do patrimônio ferroviário, remanescentes industriais de um meio de transporte, essa afirmativa se evidencia. A Vila de Paranapiacaba, primeiro trecho ferroviário do estado de São Paulo, lidou com diversos desafios ao se implantar um sistema ferroviário na Serra do Mar, em meio a comunidades indígenas, e com vegetação nativa posteriormente utilizada como matéria-prima para as atividades industriais.

Na constituição da vila ferroviária instalou-se elementos pré-fabricados na Inglaterra (PLENS, 2016), além de parâmetros de hierarquias em sua organização, comuns na época e replicados em diversas outras vilas ferroviárias no estado de São Paulo. Houve também a instituição de estruturas de finalidade social, como moradias, hospitais, escolas, ambientes de lazer e esportes onde os funcionários e suas famílias interagiam, todos geridos pela empresa. A Vila era imbuída, portanto, de uma lógica paternalista, ou seja, proporcionando ambientes nos quais os funcionários poderiam exercer todas as suas atividades de distintas naturezas, contudo, controlados em sua vida social por meio do arranjo espacial instalado.

De modo geral, a origem da vila compreendeu o meio ambiente natural, as populações nativas e o intercâmbio de ferramentas e conhecimentos, o que resultou em novos modos de exploração de trabalho e constituiu o saber fazer ferroviário. Esses ensinamentos eram passados a diferentes gerações, atuando sobre a identidade dos sujeitos envolvidos direta ou indiretamente com essa atividade, e que “[...] tem no tempo presente um sentimento por ela, o qual se traduz em um pertencimento ao lugar–cidade, estado, país” (CASTRO e MONASTIRSKY, 2013, p. 3).

Ainda assim, no processo de tombamento há pouca menção à essa relação entre os trabalhadores, o meio de trabalho e o saber-fazer típico ferroviário. Esse levantamento e consideração no processo é de considerável relevância, uma vez que se trata da memória, bem imaterial que atribui sentido ao material expresso pelas edificações ferroviárias, estruturas, maquinários, equipamentos, e a toda a paisagem que conforma a Vila.

Verifica-se na Vila de Paranapiacaba, com exemplos perceptíveis no Brasil e também em outros países, a perda de população de antigas localidades industriais, que se deslocam a outras cidades e regiões metropolitanas em busca de melhores oportunidades. Devido ao declínio e desativação das atividades que deram origem à Vila, a manutenção do antigo sistema social e econômico, por vezes, demonstra-se insustentável. Segundo aponta Figueiredo (2014, p. 283), ao tratar da Vila de Paranapiacaba, “a perda populacional está intimamente relacionada à escassez de trabalho no setor ferroviário devido à baixa atividade do mesmo, e, posteriormente, à concessão privada da linha [...]”. O que, em conjunto com o processo de degradação dos bens, motiva a saída de muitos

moradores, especialmente dos mais jovens, devido às poucas oportunidades de trabalho.

Na Vila de Paranapiacaba ocorreram algumas medidas realizadas pelos poderes públicos, de modo a conter esse esvaziamento demográfico. Alguns desses planos tiveram como intuito “[...] recuperar e preservar o conjunto arquitetônico, urbanístico e ambiental, associando esse processo a um possível desenvolvimento local, ancorado na implantação e potencialização turística” (ABASCAL; D’AGOSTINI, 2014, p. 138). Em seu estudo, Abascal e D’agostini (2014) destacam o Plano Patrimônio, desenvolvido em âmbito municipal. No entanto, no processo de tombamento destaca-se o Plano de Preservação e Revitalização da Vila de Ferroviária de Paranapiacaba, realizado pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (EMPLASA), em âmbito estadual. Esse Plano previa uma série de ações direcionadas ao incentivo do “envolvimento da iniciativa pública e privada para a implantação ou consolidação dos programas e projetos propostos no Plano de Preservação e Revitalização da Vila” (ESTADO DE SÃO PAULO. CONDEPHAAT. Processo de Tombamento n.º 22209/82, vol. III, fl. 360, 1987).

Entre as diversas propostas previstas no Plano, destaca-se o intuito de consolidação do turismo na Vila, atendendo a seus potenciais como turismo cultural e pedagógico relacionados à tecnologia ferroviária, bem como, para a pesquisa e promoção do meio ambiente. Neste artigo, não nos adentraremos nesse campo, no entanto, baseado na experiência municipal relatada por Abascal e D’agostini (2014), há de se atentar e evitar a priorização da cultura de consumo ao trazer o turismo como possibilidade de manutenção da comunidade que habita no patrimônio, e, portanto, o compõe. Um dos fatores apontados pelas autoras sobre os pontos críticos do plano desenvolvido em âmbito municipal foi a pouca atenção ao acesso à Vila de Paranapiacaba – fator primordial para o desenvolvimento do turismo, dificultado após a desativação do transporte de passageiros (com exceção do trem turístico proposto pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos [CPTM], que parte da Estação Luz com destino à Paranapiacaba); além do foco na exploração comercial da Vila, em contrapartida a “pouca visão estrutural do plano” (ABASCAL; D’AGOSTINI, 2014, p. 142).

Os diversos elementos associados a essa paisagem descrita acima, ademais de sua constante transformação e com novas questões associadas, pode ascender discussões a respeito de sua identificação, preservação, qualificação, refuncionalização e direcionamentos possíveis para seu tratamento como patrimônio. Por meio das discussões levantadas anteriormente, é possível aferir que a introdução da paisagem nas práticas de preservação do patrimônio colabora na compreensão do bem integrado ao natural e cultural, bem como entre o tangível e intangível. Além de sua compreensão como bem em constante transformação, que não deve ser percebido de modo estagnado ou simplesmente monumentalizado.

Tratando-se da proteção decretada na Vila de Paranapiacaba, por meio do ato declaratório do tombamento, as justificativas do corpo técnico do Condephaat perpassam pelo o que se compreende como um patrimônio que é reconhecido por meio da paisagem que o conforma. O processo de tombamento é composto por seis volumes e direcionado a partir de um levantamento sistemático destinado a inventariar os bens culturais do Estado de São Paulo, posteriormente voltado individualmente ao caso de Paranapiacaba. Nos primeiros volumes do processo, conforme se prevê, houve o detalhamento desse patrimônio, com destaque à integração da Vila Ferroviária “serra acima”,

empregando o sistema de planos inclinados para a tração por cabo na elevada altimetria da Serra do Mar. Destaca-se também a descrição das tecnologias empregadas através dos tempos, bem como o deslocamento de diversos trabalhadores que viriam à prestar serviços na via para a *São Paulo Railway Company*, responsável pela implantação dessa linha ferroviária.

A origem inglesa da companhia influenciou na estrutura proposta na empresa, bem como do capital intelectual empregado. Segundo a descrição disposta no processo de tombamento, a Vila se destaca em duas partes, separadas por uma passarela, sendo, a parte baixa e a parte alta. “Nessa Parte Baixa, o assentamento iniciou-se na “Vila Velha”, ao longo de um eixo principal, a rua Direita, que dava acesso aos depósitos e oficinas, distribuindo-se, desordenadamente, em torno desta rua, as construções dos operários [...]” (ESTADO DE SÃO PAULO. CONDEPHAAT. Processo de Tombamento n.º 22209/82, vol. I, fl. 167, 1986) (vide exemplo na figura 3., na qual a rua Direita encontra-se no centro, levemente à direita na figura, nas proximidades da serra).

Nessa parte baixa implantou-se, posteriormente a Vila Martin Smith, ou Vila Nova, com “[...] um tipo de zoneamento que definia subáreas dentro da vila: casas de engenheiros, casas dos operadores, alojamento de solteiros, área de comércio, área de lazer...” (ESTADO DE SÃO PAULO. CONDEPHAAT. Processo de Tombamento n.º 22209/82, vol. III, fl. 225, 1986). Enquanto na parte alta havia ruas “[...] estreitas e tortuosas, com construções de madeira, ao modo europeu, e outras de alvenaria” (ESTADO DE SÃO PAULO. CONDEPHAAT. Processo de Tombamento n.º 22209/82, vol. I, fl. 13, 1982). O desenvolvimento dessa parte alta foi impulsionado com a construção do segundo funicular, no final do século XIX.

A solicitação da proteção da Vila de Paranapiacaba partiu da Comissão Pró-Paranapiacaba, organização formada por diversas entidades da cidade e região. A abertura do processo de tombamento específico à Paranapiacaba se deu em 1985, inicialmente considerando a ampliação do perímetro para as “[...] às instalações ferroviárias, as máquinas, os equipamentos ferroviários correspondentes ao sistema funicular [e o respectivo leito ferroviário da Serra do Mar até o quarto patamar, em Santo André]” (ESTADO DE SÃO PAULO. CONDEPHAAT. Processo de Tombamento n.º 22209/82, vol. I, fl. 80, 1985).

Neste processo percebe-se diversos temas de interesse e considerados inovadores para a época. Enquanto muitos tombamentos direcionados ao patrimônio ferroviário abarcavam, em sua grande maioria, apenas estações de passageiros (MORAES; OLIVEIRA, 2017), no processo de tombamento de Paranapiacaba se discutia sobre Patrimônio Ambiental. De acordo com Oliveira (2010) o interesse na abordagem do patrimônio ambiental urbano esteve relacionado ao envolvimento do Condephaat com o Programa de Revitalização do Patrimônio Ambiental Urbano do estado de São Paulo, em meados de 1976. Proposta esta calcada em novas abordagens para a gestão urbana.

Além desse conceito, percebe-se nas justificativas do corpo técnico do órgão de preservação as concepções de área envoltória e paisagem como sustentação de seus argumentos (OLIVEIRA, 2010). Referente à paisagem, Naira Iracema Monteiro Morgado, Assistente Técnica de Controle e Planejamento do Condephaat, destacou a significância do conjunto de Paranapiacaba, conformado pela “Vila Ferroviária, Cidade Alta e área natural [que] configuram a expressão uma da outra e uma mesma paisagem, não é possível separá-las. É, além da preservação física de edifícios e equipamentos,

essa ambiência que deve ser preservada” (ESTADO DE SÃO PAULO. CONDEPHAAT. Processo de Tombamento n.º 22209/82, vol. III, fl. 338 - 339, 1986).

Tratando-se do patrimônio natural que conforma o bem, em parecer da técnica historiadora Celina Kuniyoshi é destacada a relevância do entorno da Vila composto pela mata atlântica da Serra do Mar. De modo semelhante, o geógrafo Wilsom Morato, também componente técnico do Condephaat, aponta no processo à necessária preservação da vegetação que reveste a área relativa à Vila de Paranapiacaba, expressa na Serra do Mar. A técnica arquiteta Márcia Tancler de Lemos mencionou, em sua análise emitida em 1986, a importância de preservação das edificações originais, do traçado urbano e da parte alta, além da necessidade em se respeitar a “paisagem urbana vigente” nas novas ocupações em lotes vagos na Vila (ESTADO DE SÃO PAULO. CONDEPHAAT. Processo de Tombamento n.º 22209/82, vol. III, fl. 350, 1986).

Desse modo, de fato, torna-se inevitável a associação da Vila de Paranapiacaba com a paisagem que a conforma, sendo, por diversas vezes, relatado pelo corpo técnico do Condephaat a necessidade de integração de alguns componentes ou de toda a paisagem no ato declaratório de proteção. A integração entre o natural e o cultural que dá forma ao que se compreende como a paisagem é constantemente relatada nas justificativas dos técnicos.

Entretanto, ao fim, o bem foi inscrito no livro do Tombo Histórico, como bem cultural de interesse histórico, arquitetônico-urbanístico, ambiental e tecnológico. Além da Parte Baixa de Paranapiacaba, também conhecida como a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, o decreto abrangeu “[...] o traçado urbano, parcelamento do solo, as edificações e demais equipamentos de uso social” (ESTADO DE SÃO PAULO. CONDEPHAAT. Processo de Tombamento n.º 22209/82, vol. III, fl. 450, 1987); a Parte Alta de Paranapiacaba, o núcleo urbano da Vila Ferroviária; a Área Natural representada pela Serra do Mar, com as bacias de drenagem formadoras do Rio Mogi e do Rio Grande da Serra; o Conjunto ferroviário da antiga SPR, com seus edifícios e equipamentos férreos em Paranapiacaba. Esse último conformado pelos seguintes elementos:

- a) estação ferroviária, galpões, depósitos, oficinas e demais instalações ferroviárias [...];
- b) edifício e equipamentos remanescentes dos Planos Inclinados – da “Serra Velha”, primeiro sistema funicular empregado para transportar a Serra do Mar, em operação no período de 1861-1974 [...]; c) trecho correspondente ao último Plano Inclinado da “Serra Nova” – entre o 4º e 5º Patamares – do segundo sistema funicular inaugurado em 1896, um dos únicos exemplares remanescentes no mundo desse complexo mecanismo utilizado pelos meios de transportes ferroviários em regiões serranas [...]; d) equipamentos rodantes utilizados pela SPR que constituem acervo significativo para a memória ferroviária [que inclui determinadas locomotivas a vapor, carro de Dom Pedro II, vagão fúnebre e vagões para passageiros de primeira e segunda classe] (ESTADO DE SÃO PAULO. CONDEPHAAT. Processo de Tombamento n.º 22209/82, vol. III, fls. 447, 448 e 449, 1987).

A área de tombamento representada por esses elementos e traçada a partir de um polígono de cinco pontos (vide figura 1.), atende a uma amplitude que, conforme caracterizado na descrição da Vila anteriormente aqui realizada, poderia ser abarcada por meio de sua compreensão como paisagem. Desse modo, direcionaria à metodologias específicas para sua compreensão, preservação, gestão e refuncionalização que considerasse suas especificidades. Certamente não cabe ao órgão de proteção a definição de todas essas etapas previstas para a um patrimônio protegido. No entanto, acredita-se que medidas específicas de proteção que atendessem as especificidades de determinadas

tipologias de patrimônio, como a industrial ferroviária, auxiliaria em medidas mais efetivas dentro dos objetivos de preservação de um bem.

Apesar disso, neste caso, também há de se concordar com Castriota (2017, p. 23), quando diz respeito ao caso específico das paisagens culturais, ao mencionar que “conservar as paisagens culturais é um dos desafios mais complexos com que se depara a área do patrimônio hoje”, uma vez que envolve outras dimensões além da estética, incluindo as dimensões funcional e ecológica. Questão evidente ao considerar suas múltiplas definições e campos de atuação, o que torna sua concepção de difícil aceção na definição de políticas públicas de preservação ao patrimônio. Ribeiro (2017, p. 30) acrescenta que “[...] a forma como determinadas tradições são incorporadas e a maneira como a paisagem é tratada interferem diretamente na construção das políticas públicas que se baseiam em tal categoria”.

Desse modo, principalmente em âmbito brasileiro, percebe-se ainda tímidas medidas direcionadas à preservação de paisagens, muitas vezes justificadas pela abrangência dessa categoria de proteção, que demandaria o trabalho conjunto entre os diversos agentes atuantes na paisagem, sendo de âmbito público, privado e sociedade civil. Outra questão é, cabendo aos órgãos de preservação do patrimônio a proposição de políticas de preservação à paisagem, se faz necessário a utilização de metodologias próprias para identificação, caracterização e planos de ação direcionados à paisagem protegida, bem como, corpo técnico especializado e multidisciplinar. Haja vista o envolvimento de saberes de diversas disciplinas, característica que é própria da paisagem e do patrimônio.

Tem de se considerar também que a apreensão do espaço se dá a partir de premissas culturais. Com base nessa afirmação, Lins (2014, p. 271) acrescenta: “[...] o cérebro escolhe inconscientemente o que perceber, baseado na formação sociocultural do indivíduo. O que será observado, portanto, depende da visão de mundo do observador”. Isso reverbera na afirmação de Duncan (1990, p.182, tradução nossa)<sup>4</sup> sobre as paisagens não terem um significado único “[...] sempre existe a possibilidade de diferentes leituras. Nem a produção nem a leitura de paisagens são “inocentes””. Elas partem, portanto, de determinados interesses de ordens diversas e que tentam comunicar algo.

Além dessas premissas cabe retomar que a multiplicidade de concepções a respeito da paisagem demanda a delimitação sobre quais delas se pretende adotar. Ribeiro (2017) enfatiza essa questão ao comentar que na identificação de paisagens culturais o técnico ou pesquisador responsável precisa selecionar qual abordagem de paisagem pretende trabalhar, buscando, portanto, referências a respeito desse conceito.

Ainda assim, verifica-se o desenvolvimento de políticas e medidas de preservação de paisagens em âmbito internacional pela UNESCO, algumas outras por entidades representantes, em grande parte, em países do continente europeu, bem como escassas propostas elaboradas no Brasil. O fato dos países europeus terem elaborado mais propostas direcionadas à preservação de paisagens, conforme explica Pimenta e Pimenta (2017) não é um simples acaso, se justifica no Estado protecionista incidente nesses países. “[...] As políticas protecionistas dependem, também, do caráter social do Estado, ou seja, de que ele se volte, em algum grau, para o “interesse público” [...]” (PIMENTA e PIMENTA, 2017, P. 52).

Referente às medidas de proteção de paisagens que abrangem os aspectos culturais e naturais, materiais e imateriais, conforme supõe essa categoria de preservação, Paes (2017, p. 73) menciona que é necessário se atentar para que não haja o “congelamento de expressões culturais e excepcionalidades naturais, ambas de natureza dinâmica” na proteção, especificamente para atender as necessidades do turismo. Fator comum quando se pensa na proteção do patrimônio para atender ao interesse econômico incluído no mercado, conforme comumente tratado por Paes, bem como, o que o próprio *status* de proteção, principalmente como patrimônio mundial, confere às paisagens patrimonializadas.

Desse modo, conforme anteriormente explicitado, Paes (2017) também propõe a reflexão sobre metodologias que atendam as reais necessidades da paisagem, se atentando aos critérios para a definição e classificação de paisagens culturais. Visto que, conforme explicitado pela autora, mesmo que haja um avanço no campo conceitual da paisagem, perdura a insegurança quanto à eficácia operacional de metodologias propostas para sua salvaguarda em âmbito territorial sem recair em generalizações.

Nesse sentido, Dorado propõe uma concepção de metodologia que atenda especificamente as paisagens do patrimônio industrial. Essa pode ser visível em trabalho recentemente publicado (2022), cujo aprofundamento e discussão poderá ser retomada em trabalhos posteriores.

#### **4. Considerações finais**

O objetivo aqui proposto consistiu em verificar a influência da paisagem na proteção estadual da Vila de Paranapiacaba, por meio de análise ao processo de tombamento do bem ordenado pelo Condephaat número 22209/82, de modo a refletir sobre a influência da categoria paisagem na compreensão e proteção do patrimônio industrial ferroviário. A análise permitiu, inicialmente, identificar as discussões sobre a paisagem, revelando, tanto na geografia como em outras áreas disciplinares, que trata-se de um conceito amplo e com ambiguidades. Nessa investigação sobre a definição do conceito paisagem encontramos um suporte para a reflexão sobre a análise do caso da proteção da Vila de Paranapiacaba.

A discussão sobre a proteção e o efetivo tombamento da Vila de Paranapiacaba pelo Condephaat realizou-se no decorrer da década de 1980. Sua condição como bem tombado pelo órgão de proteção, mesmo nessa época, já destoava dos tombamentos anteriores direcionados aos bens ferroviários pelo órgão de preservação, em sua maioria centrados nas estações ferroviárias. No caso da Vila de Paranapiacaba considerou-se a leitura do patrimônio ferroviário como complexo, destacando, entre outros elementos, como componente de seu entorno a Serra do Mar e as bacias de drenagem que abasteciam (e seguem abastecendo) a Vila. Desse modo, adotou-se certa complexidade na compreensão de uma tipologia de patrimônio que se expressa além de uma estação de passageiros. Essa abordagem esteve também presente nas justificativas apresentadas pelo corpo técnico do órgão de preservação estadual, que, por diversas vezes, mencionaram a paisagem da Vila em seus argumentos.

Apesar das constantes menções à paisagem da Vila, bem como os conceitos inovadores para à época utilizados nas justificativas do Condephaat para o tombamento da Vila, ao fim ela foi inscrita no livro de tombamento histórico, com menção à seus valores tecnológicos, urbanísticos, arquitetônico, histórico e

ambiental, mas, sem alusão direta à paisagem. Há de se retomar a inadequação do ato declaratório do tombamento para se proteger paisagens, haja visto que, conforme trazido em discussão anterior neste texto, esse instrumento foi direcionado a monumentos, e não paisagens.

A partir da contribuição aqui exposta, acredita-se na necessidade de adequação de instrumentos de proteção de modo a atender as especificidades da tipologia de patrimônio industrial. Somente a proteção à edificações, conforme comumente adotado, mostra-se inadequado para compreender a complexidade e influencia desses bens. Essa relação tem sido trabalhada em diferentes países que propõem políticas específicas à preservação de paisagens, entre elas, as paisagens do patrimônio industrial, além da proposta de metodologias que demonstram as possibilidades previstas às paisagens de valorações sociais, culturais, históricas, tecnológicas, entre outras valorações possíveis.

## 5. Referências

- ABASCAL, E. H. S.; D'AGOSTINI, F. F. Vila Ferroviária de Paranapiacaba: patrimônio, identidade e imagem como motores de desenvolvimento. **Patrimônio e identidade local**. Paranoá, Brasília, no 13, 2014, p. 137 – 143.
- BESSE, Jean-Marc. As cinco portas da paisagem – ensaio de uma cartografia das problemáticas paisagísticas contemporâneas. In: BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo: exercícios de paisagem**. Tradução de Annie Cambe. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2014. p. 11-66.
- CARLOS, A. F. A. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994a.
- CARLOS, A. F. A. **Espaço e indústria**. 6ª ed. São Paulo: Contexto, 1994b.
- CASTRIOTA, L. Paisagem cultural e patrimônio: desafios e perspectivas. In: CASTRIOTA, L. B.; MONGELLI, M. M. (Coords.). [Anais do ...] / **1º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto**. Brasília, DF: IPHAN; Belo Horizonte, MG: IEDS, 2017. p. 17-27.
- CASTRO, W. R.; MONASTIRSKY, L. B. O patrimônio cultural ferroviário no espaço urbano: reflexões sobre a preservação e os usos. In: **EGAL - ENCONTRO DE GEOGRAFOS DA AMERICA LATINA**, 14, 2012, Lima. Observatório Geográfico da América Latina. 2013. p.1-18.
- CAUQUELIN, A. **A invenção da paisagem**. Tradução de Marcos Marcionilo. São Paulo: Martins, 2007.
- CLAVAL, P. A paisagem dos geógrafos. Tradução de Márcia Trigueiro. In: CORREA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Orgs.). **Paisagens, textos e identidade**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2004.
- CONDEPHAAT. **Levantamento sistemático destinado a inventariar bens culturais do Estado de São Paulo - Paranapiacaba. (Processo n.º 22209/82)**. Livro do Tombo Histórico. São Paulo: Condephaat, 1982, 6 v.
- CONTI, J. B. Geografia e Paisagem. **Ciência e Natura**, v. 36 Ed. Especial, 2014, p. 239–245.

- CORREA, R. L.; ROSENDAHL, Z. Apresentando leituras sobre paisagem, tempo e cultura. In: CORREA, R. L.; ROSENDAHL, Z. **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998. p. 7 – 11.
- COSGROVE, D. E. Em direção a uma geografia cultural radical: problemas e teoria. Tradução de Olívia B. Lima da Silva de “Towards a Radical Cultural Geography of Theory”. **Antípode – a Radical Journal of Geography**, Worcester, 15 (1). 1983. p 1-11.
- COSGROVE, D. E. **Social formation and symbolic landscape: with a new introduction. First published in 1984. Madison, Wisconsin: The University Of Wisconsin Press, 1998.**
- DORADO, M. I. A. Design of a Transdisciplinary Methodology for the Identification and Characterisation of Industrial Landscapes. **Heritage 5** (4), 2022, p. 3881-3900.
- 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.
- DUNCAN, J. S. O supraorgânico na geografia cultural americana. **Espaço e cultura**, UERJ, RJ, N. 13, 2002. p. 7-33.
- DUNCAN, J. S. **The city as text: the politics of landscape interpretation in the Kandyan kingdom.** New York: Cambridge human geography, 1990.
- FIGUEIREDO, V. G. B. **Da tutela dos monumentos à gestão sustentável das paisagens culturais complexas:** inspirações à política de preservação cultural no Brasil. Tese (Doutorado – Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional) - Universidade de São Paulo Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 2014.
- KÜHL, B. M. Estações Ferroviárias. **Escola da cidade.** Aula ministrada em 01 de abril 2016. Captação Clarissa Mohany. Edição: Clarissa Mohany.
- LACOSTE, Y. **A Geografia – isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra** (1988). 19ª ed. Campinas: Papirus, 2012.
- LINS, A. C. B. A paisagem ameaçada. In: CUREAU, S.; KISHI In: CUREAU, S.; KISHI, S. A. S.; SOARES, I. V. P. **Olhar Multidisciplinar Sobre a Efetividade da Proteção do Patrimônio Cultural.** 1a edição. Belo Horizonte: Fórum, 2014, p. 269-279.
- LUCHIARI, M. T. D. P. A (re)significação da paisagem no período contemporâneo. ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, R. L. **Paisagem, imaginário e espaço.** Rio de Janeiro: EDUERJ, 2001. p. 9-28.
- MATOS, L. A entrada da Rede Ferroviária no campo da preservação do patrimônio público nacional. **Rev. CPC**, São Paulo, n.27, p.86-113, jan./jul. 2019. DOI <http://dx.doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v14i27p86-113>.
- MELO, V. L. M. O. A contribuição da categoria paisagem cultural à preservação do patrimônio no Brasil e os seus desafios. In: CASTRIOTA, L. B.; MONGELLI, M. M. (Coords.). [Anais do ...] / **1º Colóquio Ibero-americano Paisagem**

- Cultural, Patrimônio e Projeto.** Brasília, DF: IPHAN; Belo Horizonte, MG: IEDS, 2017. p. 51-71.
- MELO, V. L. M. O. Paisagem e simbolismo. ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, R. L. **Paisagem, imaginário e espaço.** Rio de Janeiro: EDUERJ, 2001. p. 29-48.
- MORAES, E. H; OLIVEIRA, E. R. O patrimônio ferroviário nos tombamentos do estado de São Paulo. **Revista Memória em Rede**, Pelotas, v.9, n.16, 2017, p. 18 - 42.
- OLIVEIRA, E. R. Patrimônio ferroviário do estado de São Paulo: as condições de preservação e uso dos bens culturais. **Patrimônio e Cultura Material**, v. 40, 2010. p. 179-203.
- OZOUF-MARIGNIER, M. V.; ROBIC, M. C. A França no limiar de novos tempos: Paul Vidal de la Blache e a regionalização. **GEOgraphia** - Ano IX – n. 18, 2007.
- PAES, M. T. D. Paisagem cultural e patrimonialização contemporânea da cultura: apontamentos geográficos. In: CASTRIOTA, L. B.; MONGELLI, M. M. (Coords.). [Anais do ...] / **1º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto.** Brasília, DF: IPHAN; Belo Horizonte, MG: IEDS, 2017. p. 73-89.
- PIMENTA, M. C. A.; PIMENTA, L. F. Paisagem e diversidade culturais como perspectiva de construção social. In: CASTRIOTA, L. B.; MONGELLI, M. M. (Coords.). [Anais do ...] / **1º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto.** Brasília, DF: IPHAN; Belo Horizonte, MG: IEDS, 2017. p. 51-71.
- PLENS, C. R. **A arqueologia da São Paulo Oitocentista:** Paranapiacaba. São Paulo: Annablume arqueológica, 2016.
- RIBEIRO, R. W. Um conceito, várias visões: paisagem cultural e a Unesco. In: CASTRIOTA, L. B.; MONGELLI, M. M. (Coords.). [Anais do ...] / **1º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto.** Brasília, DF: IPHAN; Belo Horizonte, MG: IEDS, 2017. p. 29-49.
- SALGUEIRO, T. B. Paisagem e Geografia. **Finisterra**, XXXVI, 72, 2001. p. 37-53.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.
- SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado:** fundamentos teórico e metodológico da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.
- SAUER, C. O. A morfologia da paisagem. Tradução de Gabrielle Corrêa Braga. In: CORREA, R. L., ROSENDAHL, Z. (orgs.). **Paisagem, tempo e cultura.** Rio de Janeiro: EDUERJ, 1998. p. 12-74.
- SAUER, C. O. Foreword to historical geography. **Annals of the Association of American Geographers.** Vol. XXXI, n.º 1, 1941.

---

<sup>1</sup> Antena Paulista - Edição de 26/09/2021. Direção: Ricardo Villela. Produção: Cléber Cândido. Globo Play. 26 set. 2021. 25min12seg. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/9896678/>. Acesso em 14 jun. 2022.

<sup>2</sup> *“Habit or culture involves attitudes and preferences, which have been invented or acquired. [...] We know that habitat must be referred to habit, that habit is the activated learning common to a group, and that it may be endlessly subject to change”.*

<sup>3</sup> *“In other words landscape denotes the external world mediated through subjective human experience in a way that neither region nor area immediately suggest”.*

<sup>4</sup> *“[...] there always exists the possibility of different readings. Neither the production nor reading of landscapes is ever “innocent””.*