

A Preservação do Material Rodante Ferroviário no Brasil

Railway Heritage: the preservation of wagons and locomotives in Brazil

Enviado em: 22-11-2021

Aceito em: 04-07-2022

Ewerton Henrique Moraes¹

Eduardo Romero de Oliveira²

Silvia Helena Facciola Passarelli³

Resumo

Este artigo é parte dos resultados da tese Análise Multicritérios para Novos Trens Turísticos no Brasil. Com base em fontes documentais, especialmente, os processos de tombamento do IPHAN, apresenta um panorama sobre as proteções do patrimônio ferroviário no Brasil e detalha dificuldades nas práticas oficiais para preservação dos bens móveis. Entre os resultados apresenta os limites da ferramenta do tombamento para este tipo de bens e identifica um importante conflito na política de preservação: uma disputa entre a preservação estática e as ações para preservação em movimento.

Palavras-chave: trens turísticos, patrimônio ferroviário, tombamento.

Abstract

This paper is part of the results of the thesis Multicriteria Analysis for New Tourist Trains in Brazil. Based on documental sources, especially the IPHAN registration processes, it presents an overview of the protections of railway heritage in Brazil and details difficulties in official practices for the preservation of movable assets. Among the results, it presents the limits of the tipping tool for

1 Professor Substituto do Curso de Turismo da UNESP (Campus de Rosana). Mestre em Arquitetura e Urbanismo e Bacharel em Turismo. Doutorando em Planejamento e Gestão do Território. ewertonhenrique_adm@yahoo.com.br

2 Livre-docente em Patrimônio Cultural (UNESP), Doutor em Filosofia (USP), Mestre em História (USP), graduado em História (UNICAMP). Realizou pós-doutorado na Universidade de Minho (2010), Universidade de Birmingham/Ironbridge International Institute for Cultural Heritage (2015). Foi professor visitante Master Erasmus Mundus Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie, na Université Paris I Pantheon Sorbonne (2019). Desde 2004 é professor na UNESP, na graduação (Assis), na Pós-Graduação de História Social (Assis) e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (Bauru). eduardo.romero@unesp.br

3 Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (1981), Mestrado e Doutorado pela mesma Instituição (1995 e 2005) e Pós-Doutorado pela Universidade Metodista de São Paulo (2013). É docente permanente do Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Gestão do Território da Universidade Federal do ABC desde 2011. silvia.passarelli@ufabc.edu.br

this type of assets and identifies an important conflict in the preservation policy: a dispute between static preservation and actions for preservation in motion.

Keywords: tourist trains, railway heritage, Tipping.

Introdução

O interesse pelo passado ferroviário e formas de preservação dos bens remanescentes são questões comuns para pesquisadores de diferentes países. O uso, intervenção e apropriação destas áreas são questões comuns na bibliografia internacional e, de maneira geral, compatíveis com as pesquisas brasileiras. A presença do IPHAN, órgão de proteção do patrimônio, na gestão dos bens ferroviários a partir da Lei de Revitalização do Setor Ferroviário (11.483/2007) é a principal particularidade do caso brasileira.⁴ Conforme o artigo 9º, cabe ao IPHAN “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar por sua guarda e manutenção” (BRASIL, 2007). Não encontramos qualquer correspondente a esse modelo nos exemplos internacionais.

Assim sendo, a privatização da malha ferroviária brasileira e a posterior Lei 11.483/2007, indissociável do primeiro contexto, são fundamentais para o estudo dos usos do patrimônio ferroviário no Brasil. A atuação do IPHAN ganhou mais atenção nas teses e dissertações após 2007, ano de publicação da legislação. Inclusive, com cinco trabalhos produzidos no mestrado profissional do próprio órgão de defesa. Silva (2019) é o mais recente e discute o uso. O trabalho é uma importante fonte para compreensão dos processos de cessão de espaços e interpretação da legislação. Os demais tratam sobre a Lista de Proteção do Patrimônio Cultural Ferroviário (PROCHNOW, 2014), patrimônio da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (OLIVEIRA, 2018), patrimônio no cotidiano dos transportes ferroviários (CAMPOS, 2017) e identidade dos trabalhadores da E.F. Madeira Mamoré (ALENCAR, 2012).

4 O contexto de privatização da RFFSA e as diferentes ações provenientes disso são específicos do país, contudo, não estão distantes dos processos vividos por outros países da América do Sul, a exemplo da Argentina (NUNES, 2008).

Em uma abordagem distinta, propomos uma análise fora do patrimônio edificado e damos foco as locomotivas e carros de passageiros, bens móveis remanescentes da RFFSA. A discussão tem como base os processos de tombamento e listas do patrimônio tombado publicadas pelo IPHAN e pelo CONDEPHAAT em São Paulo. Buscando ampliar a percepção espacial das proteções, adotamos o software QGIS para elaboração de mapas. O conteúdo utilizou dados prontos do IBGE – como os limites administrativos do país e estados – e demandou um trabalho de pesquisa e localização através das coordenadas geográficas dos bens, este realizado pelos próprios pesquisadores.

Panorama dos Bens Ferroviários Protegidos no Brasil

O instrumento do tombamento é a principal ferramenta de proteção nas políticas brasileiras (RABELLO, 2009). Atualmente (dados de maio/2022), existem aproximadamente 1200 bens protegidos em nível federal, ou seja, com tutela do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Legalmente, trata-se de um limitador dos direitos de propriedade em benefício do bem comum, um elemento atrelado ao Direito Administrativo. Em seu curso normal, a proteção é resultado de um processo de tombamento, etapa de análise onde são estudados os méritos do bem edificado e realizadas as devidas consultas ao corpo técnico, conselheiro e, em alguns casos, à sociedade (RABELLO, 2009).

A proteção de bens ferroviários em nível federal, além do tombamento, conta também com um instrumento específico, a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF). Até o momento (dados de maio/2022), esta forma de preservação abrange um total de 586 bens ferroviários oriundos da RFFSA, avaliados em conjunto ou individualmente em 18 estados brasileiros. O formato de inventário e registro, tal como o tombamento, estão previstos pela Constituição Federal de 1988.

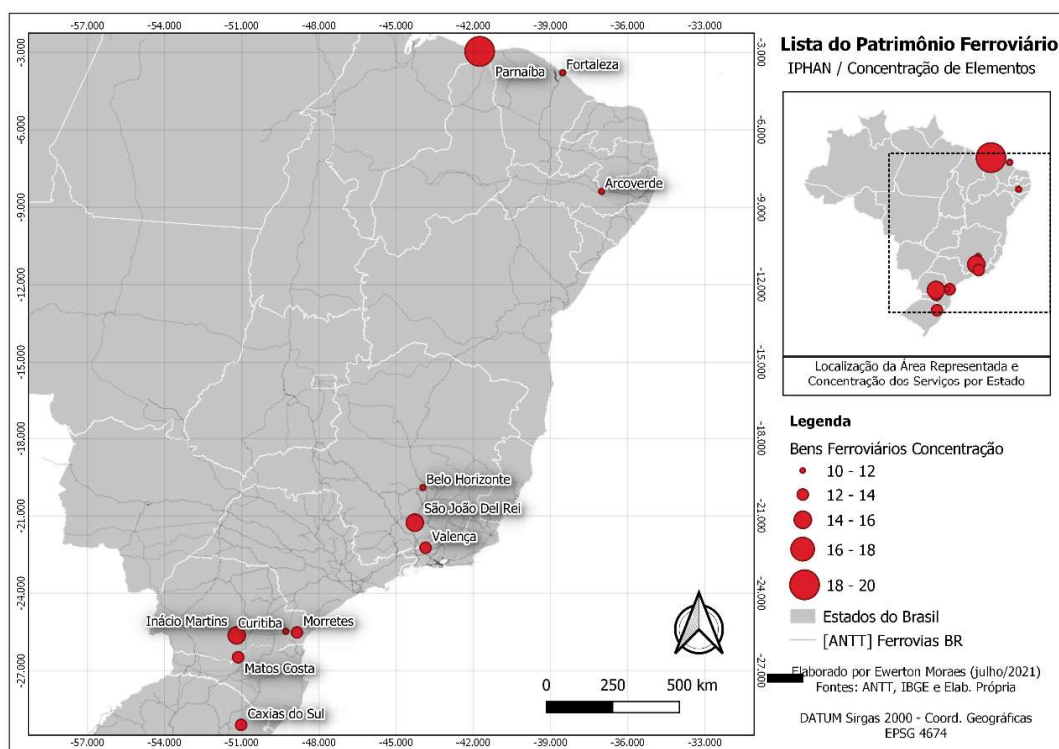


Figura 1: LPCF. Cidades com as maiores concentrações de bens protegidos. Fonte: Autor.

A LPCF tem processo administrativo próprio - definido pela Portaria nº407 de 21/12/2010 (BRASIL (REPÚBLICA), 2010) – e distinto do tombamento. A portaria estabelece parâmetros e procedimentos visando a preservação da Memória Ferroviária de acordo com a Lei 11.483/2007, sobretudo, em seu artigo 9º que prevê ao IPHAN a responsabilidade de receber e administrar os bens de valor cultural da extinta RFFSA. Não por menos, a introdução ao texto destaca, entre outros: “[...] a necessidade de estabelecer procedimento administrativo específico no tocante à valoração, gestão e administração dos bens integrantes do Patrimônio Ferroviário” (BRASIL (REPÚBLICA), 2010).

A portaria apresenta detalhes do tramite administrativo e os critérios de preservação, esses fundamentais para a nossa reflexão. Primeiro, o texto legal marca o entendimento de patrimônio ferroviário adotado pelo IPHAN naquele momento e, pelo menos, desde 2007 com a lei 11.483/2007: conjunto de bens móveis e imóveis tomados em conjunto ou isolados e que possuam valores artísticos, históricos ou culturais. De acordo com o artigo 4º da Portaria 407

(BRASIL (REPÚBLICA), 2010) a seleção dos bens da RFFSA atende a três critérios: correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes; portadores de valor (artístico, tecnológico ou científico), em especial, aqueles relacionados com a evolução tecnológica ou tipologias empregadas no Brasil até a década de 1970; e, relevância para manifestações individuais ou coletivas, inclusive por valores simbólicos.

A proteção pode ser determinada também por governos ou suas instituições em nível estadual ou municipal. Em São Paulo, como veremos, o Conselho do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT) conta com a maior concentração de bens ferroviários protegidos no país, são 52 tombamentos.

Menos comum, mas com exemplos igualmente relevantes, Prefeituras e Governos Estaduais tem determinado a salvaguarda também através de Decretos. São os casos da proteção das Locomotivas no município de Tubarão/SC (PREFEITURA MUNICIPAL DE TUBARÃO, 2019) e da proteção de todas as linhas e ramais ferroviários de Minas Gerais (Figura), Lei Estadual 23.230 promulgada em 04 de janeiro de 2019 (GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS, 2019) (figura 2).

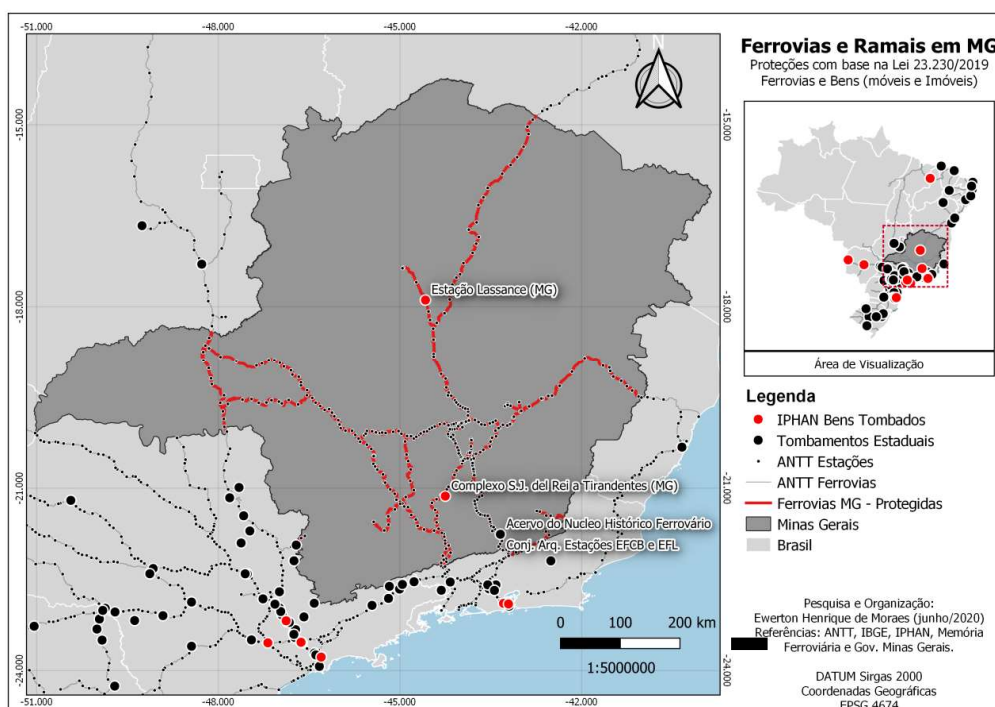


Figura 2. Mapa. Ferrovias Protegidas em Minas Gerais. Fonte: autor.

Diferente do tombamento, a decisão via legislação não está necessariamente associada a um estudo e, conseqüentemente, pode ter seus méritos questionados. Por outro lado, a proteção física possui reconhecimento legal - nos formatos determinados pelo texto – e pode ser tão eficiente quanto o tombamento.

Entre 1954 e 2022, intervalo entre a primeira proteção de um bem ferroviário e a última atualização da lista, o IPHAN determinou o tombamento de 12 elementos relacionados ao passado ferroviário.⁵ Além destes, outros 18 processos encontram-se em fase de instrução, ou seja, são estudos em andamento e, provisoriamente, contam com proteção pelo tempo que durar o processo.

Entre as 12 proteções atuais, apenas uma está localizada na região nordeste, a Estação Ferroviária de Teresina/PI. O Sudeste concentra a maior quantidade de proteções, possivelmente, também em função da concentração da malha ferroviária nessa região (Figura 3).

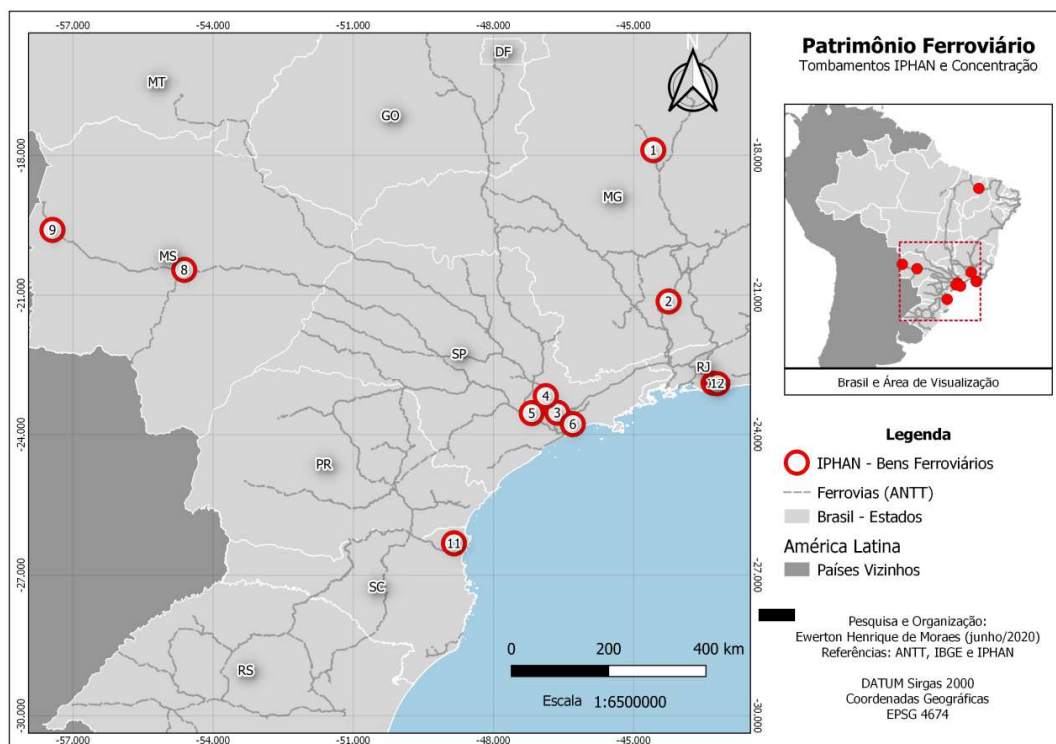


Figura 3. Mapa. Bens Ferroviários Tombados em Nível Federal. Fonte: autor.

5 O número de proteções será 13 se considerarmos o tombamento da E.F. Mauá (Processo 506-T-54) tombado em 1954 e revogado pelo IPHAN na década de 1970. Trata-se do primeiro tombamento de um bem ferroviário no Brasil.

Tabela 1. Bens Ferroviários Tombados pelo IPHAN. Fonte: Elaborado pelo autor

Legenda	UF	MUNICÍPIO	Classificação (Proteção)	Nome atribuído	Tombamento
1	MG	Lassance	Edificação	Estação Ferroviária	1985
2	MG	São João del Rei	Conjunto Arquitetônico	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	1989
3	SP	São Paulo	Edificação	Estação da Luz	1996
4	SP	Jundiaí	Conjunto Arquitetônico	Conjunto de edificações e bens móveis da Companhia Paulista de Estrada de Ferro.	2004
5	SP	Mairinque	Edificação	Estação Ferroviária de Mayrink.	2004
6	SP	Santo André	Conjunto Urbano	Vila Ferroviária de Paranapiacaba	2008
7	PI	Teresina	Conjunto Arquitetônico	Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	2013
8	MS	Campo Grande	Conjunto Urbano	Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB, em Campo Grande	2014
9	MS	Corumbá	Infraestrutura ou equipamento urbano	Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai	2014
10	RJ	Rio de Janeiro	Coleção ou acervo	Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel [...]	2014
11	SC	Joinville	Edificação	Edificações e Núcleos Urbanos e Rurais relacionados com a imigração em Santa Catarina - Estação Ferroviária	2015
12	RJ	Rio de Janeiro	Conjunto Arquitetônico	Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa	Provisório

Como vimos no quadro (1) e mapa, o estado de São Paulo é o que possui o maior número de proteções federais, sendo quatro bens tombados. A concentração se repete também nos tombamentos estaduais. Em 2017, segundo levantamento do projeto **OMITIDO**, haviam 100 elementos tombados, proteções distribuídas em 15 estados. Destes, 40 estavam localizados no estado de São Paulo.

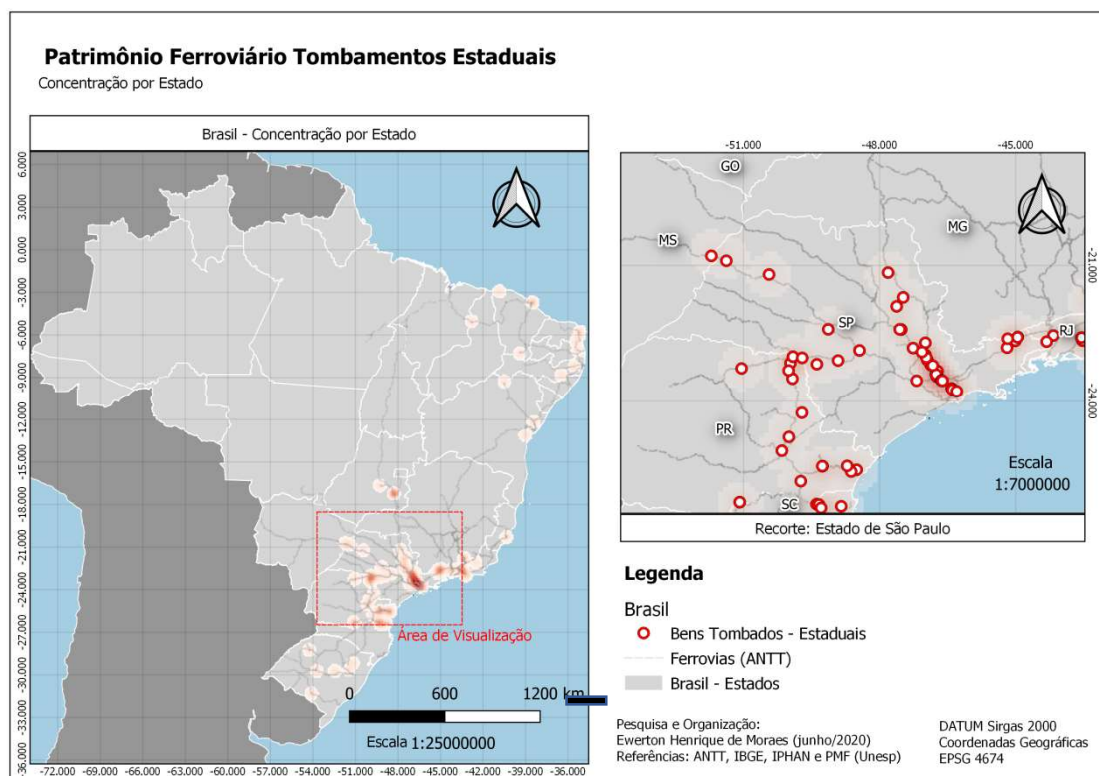


Figura 4. Mapa. Tombamentos em Nível Estadual no Brasil. Fonte: Elaborado pelo autor

Atualmente (maio/2022), o conjunto de proteções relacionadas ao patrimônio ferroviário em São Paulo é maior. O CONDEPHAAT conta com 52 bens ferroviários protegidos, além de outros três deliberados – ou seja, tem decisão do conselho favorável para proteção e aguarda homologação – e seis com estudo em andamento. A Região Metropolitana de São Paulo e o caminho ferroviário para a Região Metropolitana de Campinas são as áreas com maior concentração de bens ferroviários no estado e também no Brasil.

Entre os tombamentos federais, estaduais e alguns municipais⁶ identificamos 12 proteções diretamente relacionadas aos bens móveis, especificamente, locomotivas, carros de passageiros e vagões protegidos dentro de conjuntos ou individualmente (figura 5). Somados, chegam a 241 bens móveis com algum tipo de proteção. A E.F. Perus Pirapora, localizada no estado de São Paulo e reconhecida pelo CONDEPHAAT em 1987, é o

⁶Incluímos apenas a Prefeitura de Tubarão/SC e a cidade de São Paulo, isso porque não seria viável consultar a existência de órgãos de proteção ou legislação similar nos mais de 5500 municípios brasileiros. Diferente destes, a identificação de proteções federais e estaduais contou com um levantamento sistemático.

tombamento com a maior quantidade de elementos, são 162 ao todo. Em nível federal o maior acervo está no Complexo Ferroviário de São João del Rei a Tirandentes.

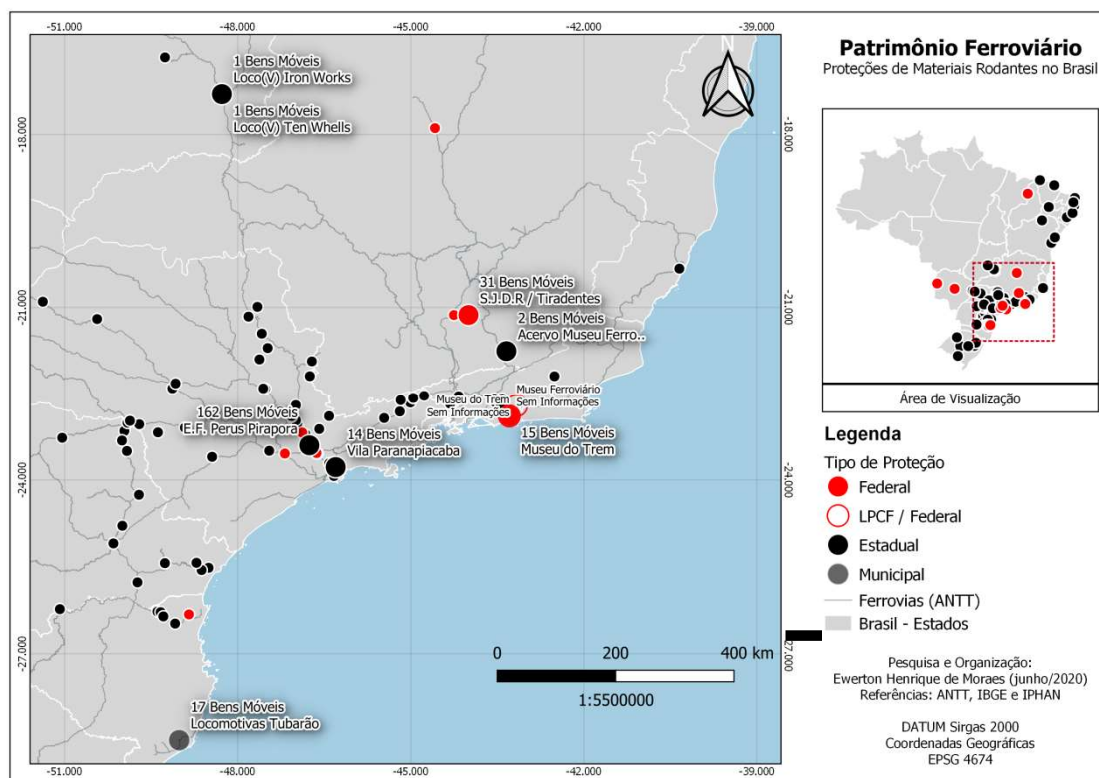


Figura 5. Mapa. Proteção de Materiais Rodantes no Brasil. Fonte: Elaborado pelo auto.

A Preservação do Material Rodante

Marco Teórico: práticas e critérios internacionais

De maneira geral, as cartas patrimoniais reúnem conceitos, critérios e diretrizes para a preservação do patrimônio cultural, documentos que reúnem as interpretações vigentes à época e orientam para melhores práticas no campo da preservação. A Carta Riga (FEDERAIL, 2005) é a única específica sobre a conservação, restauro, manutenção e utilização do equipamento histórico ferroviário. Portanto, trata-se da principal referência no tema em nível internacional, ainda que tenha origem em um contexto europeu e não abranja o Brasil, uma vez que o país não é signatário.

A carta está direcionada para preservação em movimento, ela considera a operação com procedimentos tradicionais e a apresentação ao público uma forma importante de interpretar esses materiais (FEDERAIL, 2005). O documento ressalta o restauro como um processo especializado e que visa preservar os valores estético, funcional e histórico dos equipamentos. Entre as considerações, o artigo 8 aponta:

O restauro de uma peça de Equipamento Histórico Ferroviário, não tem que ser necessariamente recuperada tendo em vista seu estado original de construção. Algum equipamento adquire a sua importância histórica mais tarde durante sua vida útil. O restauro com a vista a um determinado período deve ser executado somente após análise exaustiva dos registros históricos e documentação válida sobre esse mesmo período, após o que deve ser elaborado e adotado um plano de restauro. **O material que é substituído por novo deve ser imediatamente identificado como tal, com um sistema de marcação permanente.** (FEDERAIL, 2005, grifo nosso).

Dado o interesse em manter os equipamentos em circulação, a segurança operacional está acima das premissas de restauro (artigo 9): “o equipamento obrigatório de segurança acrescentado, deve **se possível** integrar-se harmoniosamente com o objeto conservado ou restaurado” (FEDERAIL, 2005, grifo nosso). Dentro disso, a opção pela preservação em movimento pode acarretar pequenas descaracterizações, mas justificadas – nas premissas da carta – pelos benefícios da exposição ao público e interpretação.

Consideramos o direcionamento para a preservação em movimento um ponto ainda carente de discussões no documento e, principalmente, nos estudos teóricos da preservação do patrimônio ferroviário. Reconhecemos os benefícios desse modelo de preservação – a base dos trens turísticos, em especial os de caráter nostálgico – contudo, não há como considerar esta como uma questão esgotada. Outras lacunas como a substituição por desgaste – a exemplo dos rodeiros, trocados periodicamente – e a necessidade ou não de diferenciação por peças vindas de equipamentos similares também podem ser aprofundadas em um eventual novo documento de orientação.

Além da Carta de Riga, o material rodante, enquanto maquinário, forma parte dos objetos abrangidos pelo conceito de patrimônio industrial, conforme

apresentado na Carta de Nizhy Tagil (TICCIH, 2003) e, posteriormente, reafirmado nos Princípios de Dublin (TICCIH / ICOMOS, 2011):

Definição: O patrimônio industrial compreende sítios, estruturas, complexos, áreas e paisagens assim como **maquinaria**, 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 (TICCIH / ICOMOS, 2011).

Neste sentido, o denominado patrimônio ferroviário está associado ao conceito de patrimônio industrial, objetos interpretados enquanto transportes e relevantes dentro do contexto de produção. O maquinário é mencionado em diferentes parágrafos e, de maneira perceptível, está dentro do conjunto de elementos valorizados pela proteção (TICCIH / ICOMOS, 2011; TICCIH, 2003). Contudo, as abordagens estão claramente direcionadas aos maquinários estáticos e que, por sua vez, está associado ao edifício ou sítio em análise, tal como são os tornos ou mesmo os grandes guindastes presentes em antigas oficinas ferroviárias. Quanto as locomotivas, carros e demais materiais rodantes - elementos relacionados ao patrimônio industrial, mas não vinculados a um único edifício ou sítio – não estão detalhados. Inferimos que o maquinário valorizado é aquele que ajuda na interpretação do patrimônio edificado, sendo o rodante uma lacuna em tais considerações.

A questão tampouco está resolvida nas práticas internacionais de preservação. Entre os mais de 1100 espaços inscritos na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO, pelo menos três deles são ferrovias completas (LINS, 2015): *Semmering Railway* (Áustria), *Mountain Railways of India* (Índia); e, *Rhaetian Railway in the Albula / Bernina Landscapes* (Itália e Suíça). De acordo com UNESCO (UNESCO WORLD HERITAGE CENTRE, 2008) a *Rhaetian Railway* é a mais recente delas, incluída na lista em 2008. Por isso, considerando ser posterior as cartas de Nizhny Tagil (2003) e Riga (2005), foi adotada como exemplo.

O reconhecimento agrupa duas linhas ferroviárias históricas que cruzam os Alpes suíços, as linhas de Albula (67 quilômetros) e Bernina (61

km). Com detalhamentos quantitativos sobre as obras de arte ferroviárias – centenas de pontes e túneis – o sítio é descrito pela UNESCO como um exemplo notável do uso das ferrovias no início do século XX e “[...] uma realização excepcional no plano técnico, arquitetônico e ambiental, que demonstra os êxitos que podem alcançar a arquitetura e a engenharia civil em perfeita harmonia com a paisagem circundante” (UNESCO WORLD HERITAGE CENTRE, 2008). A paisagem e as pontes são elementos comuns no conjunto de fotografias disponibilizado pela instituição (Figura 10).

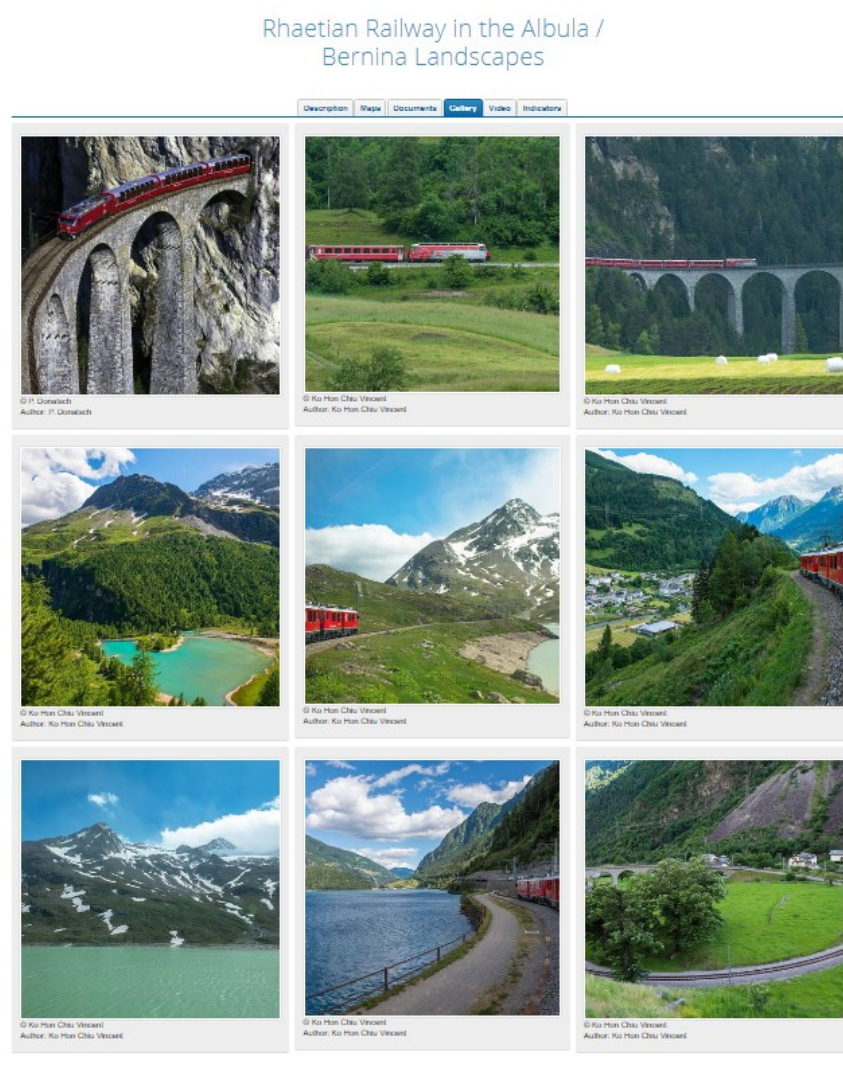


Figura 6. Rhaetian Railway. Galeria de Fotos UNESCO. Fonte: Unesco World Heritage Centre (2008)

A imagem da composição ferroviária está presente em seis das nove fotos disponíveis, contudo, o material rodante não é apontado como parte dos

elementos reconhecidos – a exemplo dos túneis e pontes – ou mesmo enquanto parte da paisagem. Não encontramos detalhes na descrição ou mesmo no dossiê que acompanha o pedido de inclusão. Logo, esse tipo de maquinário está ausente.

A situação é similar no dossiê brasileiro da Paisagem Cultural de Paranapiacaba: Vila e Sistema Ferroviário na Serra do Mar, pedido submetido em 2014 pelo IPHAN e, atualmente (maio/2022), em análise pela UNESCO (UNESCO WORLD HERITAGE CENTRE, 2014). As locomotivas denominadas locobreques, específicas do sistema ferroviário adotado em Paranapiacaba, são mencionadas apenas no histórico, porém, não são valoradas como objetos representativos do pedido de inscrição. O único maquinário mencionado são as máquinas fixas, equipamentos responsáveis pela movimentação dos cabos de aço que auxiliavam as composições na subida e descida da serra a partir de 1901, todos eles tracionados pelos locobreques. Logo, a interpretação funicular de Paranapiacaba desconsidera a relação operacional entre o sistema e o locobreque, material rodante construído especificamente para atender o trecho da Serra do Mar.

A Proteção Institucional e as Práticas de Preservação

Conforme já mencionado, o IPHAN recebeu responsabilidades sobre a gestão dos bens remanescentes da RFFSA em 2007, a partir da promulgação da Lei de revitalização do setor ferroviário (Lei federal 11.483/2007). Dentro deste contexto, o patrimônio ferroviário engloba bens imóveis e móveis detentores de valores histórico, artístico e cultural. De acordo com o IPHAN:

“[...] incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linhas, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinários, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais” (IPHAN, 2019)

A atual interpretação do patrimônio ferroviário no IPHAN tem como base o patrimônio industrial e a Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003), conforme explica Patrícia Ferrone, museóloga do IPHAN, na abertura do

processo para proteção de elementos relacionados a eletrificação em São Paulo (processo1821-T-17). Baseada nos princípios da carta internacional destaca: “sob esta ótica, os bens ferroviários devem ser preservados, uma vez que constituem lugares de produção, de trabalho e de experiências da vida cotidiana que conferem aos indivíduos um sentimento de identidade e de pertencimento àquela comunidade”.

A proteção de bens ferroviários no IPHAN é anterior a lei e carta internacional mencionadas, tendo os tombamentos em sequência a partir da década de 1980. Em números são poucas as proteções anteriores a 2007, apenas cinco elementos tombados: Estação Ferroviária (Lassance/MG); Complexo Ferroviário São João del Rei a Tiradentes (MG); Estação da Luz (São Paulo/SP); Estação Ferroviária de Mairinque (SP); e, o Conjunto de Bens Móveis e Edificações da Companhia Paulista (Jundiaí/SP). Neste recorte identificamos tratamentos distintos ao material rodante: foram abrangidos na proteção do complexo ferroviário São João del Rei - Tiradentes; e, mesmo constando no título da proteção, foram excluídos na proteção de Jundiaí, bem como os demais bens móveis. Assunto que merece reflexão e será retomado no tópico seguinte.

É fundamental entender que as interpretações do corpo técnico que resultaram nas práticas de preservação dos bens ferroviários são diferentes nos anos 1980 e 2000. Se considerarmos os elementos protegidos no primeiro podemos notar que o tipo de elementos abrangidos é menor do que prega a leitura atual e, grosso modo, está direcionado para as estações – maioria das proteções – com tombamentos restritos ao edifício isolado.

Em São Paulo, onde temos uma análise aprofundada das práticas, a interpretação era similar. Ainda hoje a estação é o elemento de destaque. A quantidade de proteções até 2007 é muito maior neste estado, eram 18 bens ferroviários tombados. Quanto à interpretação, em diferentes processos da década de 1980,⁷ Carlos Lemos – então Conselheiro do CONDEPHAAT – destaca a necessidade de um critério de proteção e insere estes

⁷Por exemplo: Estação Santa Rita do Passa Quatro (00467/74) e Estação Campinas (20682/78).

remanescentes na leitura de ciclo econômico, prática reconhecida pelo órgão (RODRIGUES, M., 1994):

Se uma das normas for o tombamento de bens culturais alusivos aos vários ciclos econômicos – em relação ao café, por exemplo, deveremos tombar tudo aquilo que a ele tenha ligação e aí estaria justificada a inclusão das estradas de ferro que levavam o ouro verde à Santos. E desde já se percebe que uma estação sozinha, já sem os seus trilhos e comboios, não exprime nada a não ser se possua condições excepcionais de interesse arquitetônico, como é o caso, por exemplo, da estação de Mayrinque, projeto de Dubugras.” (p. 20).

O critério deve permitir a inclusão de outros elementos edificados ou infraestruturas – tais como outras estações, armazéns e pontes – e que, em conjunto: “[...] representem todo o esforço do escoamento do café até o porto de Santos” (MORAES, 2018; SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA, ESPORTE E TURISMO; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1978).

Outros elementos ferroviários como o material rodante e os hortos estavam presentes nas práticas do CONDEPHAAT, contudo, não estavam conectados as discussões sobre as estações (MORAES, 2018) e contavam com leituras paralelas. Por exemplo, o Horto e Museu Edmundo Navarro de Andrade em Rio Claro foi analisado e reconhecido em uma leitura ambiental, conforme o parecer de Aziz Ab’Saber: “[...] um dos mais importantes e históricos hortos vinculados à história da silvicultura nacional, existentes no Brasil” (SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA, ESPORTE E TURISMO; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1974, p.88). Apesar de mencionada no estudo, a Companhia Paulista aparece apenas como parte do contexto e o horto não é lido enquanto um espaço vinculado a produção da ferrovia (MORAES, 2018).⁸

O material rodante aparece em dois processos: Acervo da E.F. Perus Pirapora; e, Complexo Ferroviário de Paranapiacaba. Com tramitação em

⁸ O CONDEPHAAT retomada os processos de hortos em 2010 para conclusão e, naquele momento, os bens receberam uma nova interpretação, associados de maneira direta ao patrimônio ferroviário (MORAES, 2018).

períodos coincidentes os processos apresentam particularidades entre si, em Paranapiacaba a proteção previa bens móveis e imóveis, enquanto na E.F. Perus Pirapora as locomotivas e rodantes eram o foco (MORAES, 2018).

Tanto nas práticas do CONDEPHAAT quanto no IPHAN o material rodante teve um espaço secundário, quando comparado ao patrimônio edificado. A presença e reconhecimento do trabalho de levantamento da ABPF na proteção da E.F. Perus Pirapora e, mais recentemente, a indicação da necessidade de auxílio externo para análise do pedido de tombamento das locomotivas elétricas demonstram que este ainda não é um assunto de domínio dos órgãos de preservação brasileiros.

A questão ganhou novas características – de gestão – e um crescimento numérico sem igual após 2007, contudo, em sua essência o problema ainda é o mesmo da década de 1980. As práticas do IPHAN e inclusive o incentivo à pesquisa sobre o patrimônio ferroviário – a exemplo do mestrado profissional da instituição – indicam que não se trata de um desconhecimento temático, mas sim um limite relacionado à especificidade do objeto em si.

Tombamentos no IPHAN

Entre os 12 tombamentos federais de bens ferroviários, apenas dois incluem materiais rodantes na proteção: Complexo Ferroviário de São João del Rei a Tiradentes (MG); e, Museu do Trem (Rio de Janeiro/RJ). São ao todo 46 bens móveis, objetos variados entre locomotivas, carros de passageiros e vagões. Entre estes está a locomotiva a vapor Baronesa, a primeira do Brasil, parte do acervo do Museu do Trem. Como curiosidade, sua conservação foi recomendada ainda em 1884 e, posteriormente, foi mencionada no primeiro tombamento de bens ferroviários no Brasil, a E.F. Mauá (RJ) em 1954, tombamento revogado em 1970 (MORAES, 2018).



Figura 7. Museu do Trem. Locomotiva Baronesa (2013). Fonte: Foto do autor

Em julho de 2020, estava em estudo o tombamento das Locomotivas Elétricas e Subestações de Energia do Estado de São Paulo, processo que inclui 34 locomotivas de diferentes companhias. O pedido foi feito pelo Movimento de Preservação Ferroviária (MPF) em 2010. O risco de destruição dos bens e a relação desde conjunto com o desenvolvimento de São Paulo – aqui incluídas as três subestações – são as principais justificativas. Além do estudo sobre os bens, o solicitante indica diferentes maneiras de preservação do rodante em parceria com instituições públicas e privadas, sendo a transferência para estações e exposição estática a principal delas.

A análise deste processo trouxe informações importantes para compreensão das práticas do IPHAN, em especial, a identificação de limites teórico-metodológicos encontrados pelo corpo técnico para avaliação do material rodante. Patrícia Ferrone, museóloga do órgão, menciona em mais de uma oportunidade a necessidade de definição dos critérios de proteção. Em parecer de 07 de abril de 2016, ela sinaliza a necessidade de estudos externos para essa análise. Sem definir a formação requerida, afirma que será necessário um profissional capacitado:

[...]uma vez que a avaliação sobre a possibilidade ou não de restauro de locomotivas, seja na sua estrutura física ou mecânica, será uma informação de primordial relevância para a preservação da originalidade do objeto e os futuros usos que estes poderão ter o que, conseqüentemente, influenciará na eficácia ou não de seu tombamento” (IPHAN, 2017, p. 67)

No mesmo documento a museóloga relata insegurança sobre o estado de conservação e até mesmo a localização destas locomotivas após seis anos da abertura, já que em 2010, no pedido o solicitante deixa como ressalva que “[...] a localização atual de cada locomotiva [apresentada no documento] pode não ser exata, devido a recentes movimentações para fins de demolição”.

O último andamento registrado é o parecer técnico de Elisa Ribeiro, arquiteta e urbanista do corpo técnico do IPHAN, em 27 de março de 2019. Baseada nos dois pareceres anteriores de Patrícia Ferrone sobre a “[...] impossibilidade de analisar tecnicamente o pedido de tombamento dos bens móveis em questão” (IPHAN, 2017, p. 82) indica o desmembramento do processo. Desta forma, as decisões para os bens móveis e imóveis devem ser tomadas separadamente. Ainda no mesmo documento a técnica manifesta o parecer favorável do IPHAN-SP para a proteção da Subestação de Louveira.

As locomotivas, antes protagonistas na solicitação, não contam com o mesmo destaque nesta fase de conclusão. Reconhecida a relevância do contexto histórico, o bem edificado, a Subestação de Louveira é a que está mais próxima da proteção.

O tombamento das Locomotivas Elétricas ainda não está concluído e, por isso, não necessariamente elas serão excluídas da proteção. Contudo, essa situação já ocorreu em outras duas proteções com bens móveis do patrimônio ferroviário, são os casos do Conjunto de Edificação e Bens Móveis da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (Jundiaí/SP) e Vila Ferroviária de Paranapiacaba (Santo André/SP). Em ambos a publicação no Livro do Tombo registra tais exclusões. Em Paranapiacaba, por exemplo, entre as observações afirmam: “ficam excluídos do acatamento os bens móveis (máquinas, equipamentos, locobreques, vagões e locomotivas) [...]” (IPHAN, 1980, p.109).

Consideramos que a inclusão ou exclusão dos bens móveis nas decisões do IPHAN não estejam relacionadas a sua relevância histórica.

Quando observados os quatro tombamentos e o processo em andamento as proteções e recusas possuem características em comum. Foram protegidos os bens móveis do Complexo São João del Rei – Tiradentes e Museu do Trem, ambos devidamente catalogados e reunidos no acervo de museus. Tomados enquanto conjuntos de objetos não há considerações sobre quais proteger, juntos formam parte de uma coleção. Paranapiacaba e Jundiaí também estão relacionados com museus ferroviários, contudo, o material rodante em ambos não possui a mesma relação que vimos nos anteriores, ou seja, não são parte de um acervo consolidado.

A partir desta análise podemos concluir que a problemática da proteção do material rodante e os limites técnicos nas práticas do IPHAN antecedem a Lei de Revitalização do Patrimônio Ferroviário (11.483/2007), uma vez que podem ser identificadas na proteção dos Bens Móveis da Companhia Paulista, ainda em 2004. Além disso, os pareceres citados reforçam que não se trata de um problema temático – afinal, ambas as técnicas tem domínio do patrimônio ferroviário – mas algo específico do objeto, incluído a também mencionada estrutura mecânica.

Outros Exemplos: Esfera Estadual

Atualmente (maio/2022), tramita em São Paulo no CONDEPHAAT um pedido similar ao apresentado ao IPHAN para proteção das locomotivas elétricas, nesse caso, com 41 unidades. Também solicitado pelo Movimento de Preservação Ferroviária (MPF), o processo recebeu parecer favorável para abertura em 13 de setembro de 2018 e aprovação do Conselho em 2022. Antes desse, o material rodante esteve presente nos processos do Acervo da E.F. Perus Pirapora e Complexo Ferroviário de Paranapiacaba, ambos tombados na década de 1980. Juntos, somam 176 bens móveis protegidos, 14 em Paranapiacaba e outros 162 na Perus Pirapora. Deste último, 21 unidades são locomotivas a vapor em bitola de 60 cm, sendo hoje o maior acervo de locomotivas tombado no país.

Tombada em 1987, o processo da E.F. Perus Pirapora era distinto dos demais, inclusive, dos bens ferroviários em análise naquela década. As locomotivas e a preservação deste material em circulação eram o foco da ABPF, solicitante, e foram mantidas na definição do processo (MORAES, 2018). Apesar de incluir também as linhas, a adição da nomenclatura acervo e as reflexões relacionadas ao risco dispersão dos bens quando da doação de uma locomotiva indicam uma interpretação como coleção. Além das menções de dificuldades técnicas em diferentes pareceres, as peculiaridades da Perus Pirapora foram reforçadas nas considerações da Resolução de Tombamento nº56, publicada em 2000: “A peculiaridade do acervo gerando dificuldades epistemológicas para sua identificação e análise pelo quadro técnico permanente do CONDEPHAAT” (SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA, 2000, p.2).

Concluído pouco depois e no mesmo ano, o tombamento do Complexo Ferroviário de Paranapiacaba demonstra práticas distintas, era mais amplo e tinha a vila ferroviário como foco (SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA, 1987). Em partes, a posterior proteção federal se sobrepõe a esta, sendo a inclusão das 14 locomotivas e outros equipamentos ferroviários a principal diferença da proteção estadual.

Paranapiacaba e Perus Pirapora são dois tombamentos destacados na prática do CONDEPHAAT até a década de 1980, antes destes, as proteções estavam concentradas em estações e, em sua maioria, tomadas enquanto bens isolados. Apesar da novidade enquanto objetos protegidos, as práticas estavam baseadas em formatos consolidados no CONDEPHAAT: a preservação de centros históricos e coleções, respectivamente.⁹

O reconhecimento enquanto um acervo cria uma unidade no material rodante e reduz a possibilidade de dispersão dos bens móveis da E.F. Perus Pirapora. Além disso, a inexistência de outros trechos com características

⁹Essa é uma reflexão apresentada na dissertação (MORAES, 2016) e considera que o agrupamento dos bens enquanto ferroviários é algo mais recente – após os anos 2000 – e que essa divisão não reflete as práticas do período. Nas décadas de 1970 e 1980 as estações eram tomadas enquanto bens isolados e interpretadas em grupo, contudo, os hortos, mesmo tendo origem ferroviária, eram analisados por equipes e com argumentos relacionados ao meio ambiente.

operacionais similares no Brasil – bitola de 60 cm – torna praticamente nula a transferência de uma ou mais locomotivas para projetos de trens turísticos ou outras formas de preservação ativa. Atualmente (informações de 2015), os bens estão concentrados em três pontos ao longo do antigo leito da ferrovia: Pátio do Corredor (São Paulo/SP); Fábrica da Natura (Cajamar/SP); e, Empresa Metalplan (Cajamar/SP).

Ainda que estejam distribuídas em duas cidades, o material rodante está totalmente dentro das áreas abrangidas pela proteção estadual. A única exceção é uma locomotiva localizada na cidade de Dumont/SP, doada pelo então proprietário antes do tombamento e sem o consentimento oficial do CONDEPHAAT. Trata-se da locomotiva nº 12 (fabricação 14275) indicada na Resolução SC nº56 como “não existe mais”.

Bens Móveis e os Limites do Tombamento

Quando comparadas as proteções da E.F. Perus Pirapora e a da Vila Ferroviária, Paranapiacaba possui uma área protegida menor e limites geográficos mais claros. Contudo, o número de bens móveis fora desse limite e seu entorno é maior, atualmente (maio/2022), são quatro dos sete locobreques protegidos. Um está na cidade de Jundiaí e os demais em São Paulo, sendo um nas Oficinas da Luz (Figura 8) e outros dois na sede da ABPF na Mooca.



Figura 8. Locobreque nas Oficinas da Luz (2018). Fonte: Imagem do Autor.

Todos os locais citados estão nas margens dos trilhos da antiga São Paulo Railway, portanto, guardam alguma relação com o contexto histórico que originou a proteção. Contudo, se tomarmos os limites da área protegida, os bens estão dispersos geograficamente e separados do conjunto – aqui inclusos os imóveis – que compõe o tombamento de Paranapiacaba.

O fato de serem bens estáticos pode acentuar os questionamentos sobre essa dispersão e, talvez, encaminhar a reflexão para uma solução simplista: devolver os bens para o local original.¹⁰ A localização se torna um problema maior quando pensamos em bens ativos, locomotivas e carros de passageiros ainda em circulação. A relação do bem com o local e território superará os limites municipais e será tão grande quanto a rede de trilhos daquela empresa tenha sido. Nesta lógica, uma locomotiva da São Paulo Railway presente em Paranapiacaba, São Paulo, Jundiaí ou outra cidade atendida, estaria em seu contexto.

Identificamos uma dificuldade dos órgãos de defesa em lidar com a mobilidade do material rodante, uma característica que o torna peculiar frente aos demais bens móveis. Consideramos que não se trata de um desconhecimento temático, afinal, a questão está presente nas práticas pelo menos desde a década de 1980. Acreditamos que a principal dificuldade – e possivelmente a resistência do IPHAN a este tipo de bem – seja enquadrar este tipo de bem no formato do tombamento. A aparente dispersão geográfica, característica do material rodante quando interpretados dentro de um sistema, gera conflitos com o tombamento e a necessidade de indicar localizações exatas.

Conflitos na Política de Preservação: Estático ou Movimento

O uso de antigas locomotivas, carros de passageiros e vagões em trens turísticos ou outras ações que mantenham o material rodante em circulação esporádica – a exemplo dos citados Trens de Natal organizados

¹⁰A questão é complexa e, por isso, será retomada no último tópico do capítulo, uma leitura mais ampla dentro das políticas de preservação (vide 2.4.).

pela ABPF – possui aspectos positivos para a preservação do patrimônio ferroviário. Contudo, a decisão pela preservação estática ou em movimento é uma questão não superada. Ao contrário, consideramos que o incentivo do poder público aos trens turísticos tenha ampliado uma disputa entre os interessados na preservação, tal como apresentaremos neste tópico.

O episódio de disputa jurídica entre instituições públicas por uma locomotiva do Museu Ferroviário de Tubarão/SC é um exemplo claro de conflito entre duas lógicas de preservação vigentes nas ações do poder público brasileiro: estática e em movimento.¹¹ Em 2018, a Prefeitura de Miguel Pereira/RJ solicitou e recebeu aprovação do DNIT para transferência da locomotiva *Pacific* nº53 (fabricada pela Baldwin em 1920) para utilizá-la como material rodante em um projeto turístico. Contrários à decisão, representantes do museu e moradores apresentaram queixas ao poder público (Figura), o que gerou uma ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal e Ministério Público do Estado de Santa Catarina contra o DNIT, IPHAN e a Prefeitura. A decisão publicada em 11 de setembro de 2018 determina a suspensão do termo de cessão e qualquer transferência do material.



Figura 9. Recorte. Notícia sobre Protestos contra Transferência de Locomotiva. Fonte: Jornal G1 (2018)

¹¹Essa não é a única locomotiva ou rodante em disputa no momento, contudo, o fato de ser parte do acervo em exposição de um museu torna este um caso destacado.

A autorização do DNIT leva em conta e, conseqüentemente, prioriza o uso do material rodante. Compreensível, se considerarmos o potencial de desenvolvimento regional a partir de um trem turístico. Contudo, por outro lado, é também preocupante, já que coloca a preservação em segundo plano e encara o museu como um estoque de materiais. Ou seja, é uma questão complexa e que, para nós, tem sua origem em problemas maiores: o uso e o formato da preservação.

Considerações Finais

Consideramos a discussão tão antiga quanto a própria preservação de bens ferroviários no Brasil. Por exemplo, aparece na proteção estadual da E.F. Perus Pirapora no início da década de 1980. Solicitantes e técnicos do CONDEPHAAT concordam em preservar o acervo da ferrovia em circulação e, apenas na ausência de outras possibilidades, passar a considerar a transferência e preservação em um museu (SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA, ESPORTE E TURISMO; CONDEPHAAT 1980).¹² Sem dúvidas, o momento atual é outro e a problemática do patrimônio ferroviário é muito maior quantitativamente, já que desde 2007 o IPHAN ficou responsável pelos bens de valor histórico e cultural da RFFSA. De acordo com a instituição, foram recebidos pelo menos 52 mil imóveis e outros 15 mil bens móveis (IPHAN, 2019). Ainda assim, as questões inicialmente apontadas – uso e formato da proteção – apresentam problemas comuns para ambos os momentos.

Diferente do patrimônio edificado, a proteção do material rodante brasileiro não conta com diretrizes específicas ou mesmo uma prática de preservação consolidada. Em nível internacional, dentro da comunidade europeia, a Carta de Riga (FEDERAIL, 2005, p.1) apresenta “[...] princípios que

12 Considerações de Mário Savelli (Conselheiro do CONDEPHAAT) em abril de 1985: “Somente após esgotadas todas as possibilidades de, através da inteligente colaboração, manter a ferrovia em funcionamento na tríplice função cultural, industrial e de lazer turístico é que se pode cogitar do simples Tombamento do material rodante e conexos para exibição estática num dos museus especializados no Estado de São Paulo ou de outro que, para esse fim, seja criado” (SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA, ESPORTE E TURISMO; CONDEPHAAT, 1980, p.234)

orientam a conservação, o restauro, a manutenção, a reparação e a utilização do Equipamento Histórico Ferroviário [...]”. Contudo, o Brasil não é signatário do documento e tampouco identificamos menções diretas nos processos analisados. Logo, não há uma orientação única e, portanto, as recomendações dos órgãos podem variar a cada caso.

Anterior à questão do uso, identificamos uma dificuldade dos órgãos de preservação com a natureza peculiar do bem e, dentro disso, o formato adequado para enquadrar o tombamento. A possibilidade de deslocamento própria de um material rodante ativo torna delicada a aplicação dos limites de mobilidade aplicados a outros bens móveis como quadros ou estátuas através do tombamento.

Isso gera desdobramentos e pode alterar entendimentos como o vínculo com o local, aqui em uma perspectiva territorial. Por exemplo, a relação com o município de Tubarão/SC foi um dos argumentos apresentados para suspender a transferência da locomotiva: “desrespeita convenções internacionais que determinam que, sempre que possível, a conservação *in situ* de bens de valor histórico” (p.2). Não há dúvidas das relações afetivas e históricas com o município, contudo, são maiores e não tão óbvios os limites geográficos desta relação, afinal, o valor simbólico (BALLART HERNÁNDES, 2007) da locomotiva está associado a uma extensa rede ferroviária. Essa lógica torna ainda mais complexa a preservação de bens ativos, inclusive turísticos, movimentados e transferidos de acordo com as necessidades operacionais, ou seja, baseados em um valor de uso (BALLART HERNÁNDES, 2007).

Essa reflexão pode explicar em partes – hipoteticamente - a tendência do IPHAN em proteger locomotivas e carros de passageiros apenas quando integrados a acervos (vide 2.2.), afinal, neste formato o bem tem uma localização geográfica exata e, quando ativos, com limites de circulação definidos pelo interesse em não dispersar o conjunto de bens. Simultaneamente, ajuda a compreender a recusa por proteções de bens móveis dispersos – como as locomotivas elétricas – ou sem um conjunto definido e previamente valorado – como Jundiá e Paranapiacaba.

Também diferente de outros bens móveis onde a preservação é uma ação direcionada ao objeto, o ato de manter um material rodante em movimento requer infraestrutura ferroviária, minimamente, uma linha histórica ou ativa. Assim, a disponibilidade dessa estrutura mínima para circulação ou interesse em construir é parte dos argumentos presentes em novos projetos para justificar tais transferências. Mesmo sem uma proteção legal sobre a locomotiva ou os carros, o Expresso Turístico é um exemplo positivo e pode sugerir a criação de novos valores simbólicos ou afetivos a partir do uso. Isso porque a composição é formada por uma locomotiva e carros de passageiros provenientes empresas distintas e realizando viagens em trajetos diferentes aos que tenham percorrido no passado. Contudo, atualmente, são reconhecidos em conjunto em função do trem turístico e este, por sua vez, associada a uma ideia de passado ferroviário.

Assim sendo, é compreensível o interesse na transferência da locomotiva de Tubarão, porém, o precedente pode causar danos irreversíveis como a dispersão de acervos museológicos. Ou seja, a preservação estática é igualmente relevante e deve ser considerada nas ações do poder público.

Referências Bibliográficas

BALLART HERNÁNDEZ, J. El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso. Barcelona: Ariel, 2007.

BRASIL (REPÚBLICA). Portaria n.407, de 21 de dezembro de 2010. , 2010. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf>.

CAMPINAS; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE CAMPINAS. Processo CONDEPACC 03/11 – “03 locomotivas: 02 locomotivas fabricadas em 1948, de número 3136, oriundas da antiga Cia. Mogiana e 01 locomotiva ALCO RSD-8 de 1953, número 3503, oriunda da antiga Cia. Paulista de Estradas de Ferro”. . [S.l: s.n.]. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/bens-tombados/verBem.php?id=269>>. , 2011

_____. Processo CONDEPACC 04/89 – Complexo Ferroviário Central FEPASA. . [S.l: s.n.]. Disponível em:

<<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/bens-tombados/verBem.php?id=21>>. , 1989

CAMPINAS; SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Processo CONDEPACC 03/03 – Percurso do leito da Antiga Estrada de Ferro Mogiana no trecho entre Campinas até a divisa do Município de Jaguariúna. . [S.l: s.n.]. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/bens-tombados/verBem.php?id=97>>. Acesso em: 14 out. 2019. , 2003

FEDERAIL. Carta de Riga. . [S.l: s.n.]. , 2005

G1. Cessão de locomotiva de museu de SC para município do RJ gera polêmica em Tubarão. G1, Santa Catarina (estado), 5 set. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2018/09/05/cessao-de-locomotiva-de-museu-de-sc-para-municipio-do-rj-gera-polemica-em-tubarao.ghtml>>. Acesso em: 2 jun. 2019.

GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS. Legislação Mineira - Lei 23230, de 04/01/2019. Disponível em: <<http://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?tipo=LEI&num=23230&ano=2019>>. Acesso em: 1 jul. 2020.

IPHAN. IPHAN - Patrimônio Ferroviário. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em: 2 jun. 2019.

IPHAN. **Proce tombamento 1821-T-17**. Locomotivas elétricas e Subestações de energia. São Paulo, 2017.

IPHAN. **Processo Tombamento 1252-T-87**. Vila Ferroviaria Paranapiacaba. Rio de Janeiro, 1980.

LINS, A. paula M. de B. da C. **As ferrovias como patrimônio cultural mundial: os Estados-Parte, a UNESCO e o valor excepcional, na área de concentração de desenvolvimento urbano**. 2015. 228 f. Tese de Doutorado– Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015. Disponível em: <http://openarchive.icomos.org/1765/1/Tese_Ana%20Paula%20Lins.pdf>.

MORAES, E. H. de. **Os bens ferroviários nos tombamentos do estado de São Paulo (1969-1984)**. São Paulo: Cultura Acadêmica Digital, 2018. Disponível em: <<http://www.culturaacademica.com.br/catalogo/os-bens-ferroviarios-nos-tombamentos-do-estado-de-sao-paulo-1969-1984/>>. Acesso em: 19 set. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE TUBARÃO. **Decreto 4712 2019 de Tubarão SC**. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/sc/t/tubarao/decreto/2019/472/4712/decreto-n-4712-2019-dispoe-sobre-tombamento-de-locomotivas-no-municipio-de-tubarao-sc-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 18 abr. 2020.

RABELLO, S. **O Estado na preservação de bens culturais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009. (Serie Reedições do IPHAN).

RIBEIRO, S. B. **Na linha da preservação**. 1ª edição ed. Campinas - Brasil: Direção Cultura, 2007.

RODRIGUES, M. **Alegorias do passado**. 1994. Tese de Doutorado—Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1994.

SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA. Resolução Complementar SC-56, de 13.12.2000. . **Resolução complementar de tombamento da Estrada De Ferro Perus-Pirapora**. Diário Oficial do Estado de São Paulo, , 14 dez. 2000, Sec. I, p. 31. Disponível em: <https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2000%2fexecutivo%2520secao%2520i%2fdezembro%2f14%2fpag_0031_7MNBME2AVJVJVeB4R0Q4B0VGE2R.pdf&pagina=31&data=14/12/2000&caderno=Executivo%20I&paginaordenacao=100031>. Acesso em: 8 nov. 2019.

_____. Resolução SC-66, de 21/06/2016. . **Resolução de tombamento da do Conjunto Ferroviário de Jaguariúna**. Diário Oficial do Estado de São Paulo, , 22 jun. 2016, Sec. I, p. 40 e 41. Disponível em: <https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2016%2fexecutivo%2520secao%2520i%2fjunho%2f22%2fpag_0040_D2T66FTVA9QK9e37J0FBOJ6OUT4.pdf&pagina=40&data=22/06/2016&caderno=Executivo%20I&paginaordenacao=100040>. Acesso em: 8 nov. 2019.

_____. Resolução 37 de 30/9/87. . **Resolução de tombamento da Vila de Paranapiacaba**. Diário Oficial do Estado de São Paulo, , 3 out. 1987, Sec. I, p. 18. Disponível em: <https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f1987%2fexecutivo%2520secao%2520i%2foutubro%2f03%2fpag_0018_91N9J25PQNV3EeEHP80MRB2I8D.pdf&pagina=18&data=03/10/1987&caderno=Executivo%20I&paginaordenacao=100018>. Acesso em: 8 nov. 2019.

SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA, ESPORTE E TURISMO; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Processo Condephaat: 00428/74** - tombamento do Horto e Museu Edmundo Navarro de Andrade (Rio Claro). . [S.l: s.n.]. , 1974

_____. **Processo Condephaat: 0682/78** - tombamento do edifício da estação de Campinas. . [S.l: s.n.]. , 1978

_____. **Processo Condephaat: 21273/80** - tombamento da Estrada De Ferro Perus-Pirapora. . [S.l: s.n.]. , 1980

TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil**. . [S.l: s.n.]. Disponível em: <<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. , 2003

TICCIH / ICOMOS. **Princípios de Dublin**. . [S.l: s.n.]. Disponível em: <<https://ticcihbrasil.com.br/cartas/os-principios-de-dublin/>>. , 2011

UNESCO WORLD HERITAGE CENTRE. **Cultural Landscape of Paranapiacaba**. Disponível em: <<https://whc.unesco.org/en/tentativelists/5878/>>. Acesso em: 31 jul. 2020.

_____. **Rhaetian Railway in the Albula / Bernina Landscapes**. Disponível em: <<https://whc.unesco.org/en/list/1276/>>. Acesso em: 30 jul. 2020.