

A CATEGORIA PAISAGEM EM TOMBAMENTOS DA ESTAÇÃO DA LUZ E DA VILA DE PARANAPIACABA (SP)

Milena Meira da Silva ¹
Rafael Henrique de Moura ²

RESUMO

Neste estudo propomos analisar como a categoria paisagem é abordada nas proteções decretadas sobre dois patrimônios ferroviários do estado de São Paulo, de relevância em diferentes instâncias. Trata-se do tombamento federal decretado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) à Estação da Luz, e o estadual pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat) à Vila de Paranapiacaba. Focamos nas justificativas, motivações, valorações e discussões gerais que fundamentam essas proteções, a fim de verificar as consonâncias, discordâncias e similaridades dos argumentos apresentados nos processos de tombamento desses dois bens ferroviários, sob o viés da paisagem. Como resultados identificamos a ênfase direta ou indireta da paisagem em ambos os processos de tombamento analisados, indicando o potencial dessa categoria geográfica para se trabalhar com grandes áreas e de vasta influência, como é o caso do patrimônio industrial ferroviário. Essa constatação direciona à possíveis novas reflexões acerca da adequação do instrumento do tombamento para essa tipologia de bens, além da possibilidade de novos instrumentos formatados a partir da concepção da paisagem.

Palavras-chave: Patrimônio Cultural Ferroviário, Preservação, Tombamento, Paisagem.

RESUMEN

En este estudio proponemos analizar cómo se aborda la categoría de paisaje en las protecciones decretadas sobre dos sitios patrimoniales ferroviarios en el estado de São Paulo, de relevancia en diferentes instancias. Se trata de la protección federal decretada por el Instituto Nacional del Patrimonio Histórico y Artístico (IPHAN) a la *Estação da Luz*, y la protección estatal del Consejo para la Defensa del Patrimonio Histórico, Arqueológico, Artístico y Turístico del Estado de São Paulo (Condephaat) a la Villa de Paranapiacaba. Nos centramos en las justificaciones, motivaciones, valoraciones y discusiones generales que subyacen a estas protecciones, con el fin de verificar las consonancias, desacuerdos y similitudes de los argumentos presentados en los procesos de protección de estos dos bienes ferroviarios, bajo el enfoque del paisaje. Como resultado, identificamos el énfasis directo o indirecto del paisaje en los dos procesos de catalogación analizados, lo que indica el potencial de esta categoría geográfica para trabajar con grandes áreas y de vasta influencia, como es el caso del patrimonio industrial ferroviario. Este hallazgo conduce a posibles nuevas reflexiones sobre la adecuación del tombamento - principal instrumento de protección del patrimonio material en Brasil -, para la protección de esa tipología de bienes, además de la posibilidad de nuevos instrumentos formateados desde la concepción del paisaje.

Palabras clave: Patrimonio Cultural Ferroviario, Preservación, Protección, Paisaje.

¹ Doutoranda em Geografia no Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas - Unicamp, milenameiras@gmail.com.

² Doutorando em Geografia no Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas - Unicamp, rafaelgeomga@gmail.com.

INTRODUÇÃO

Atualmente no Brasil o principal mecanismo utilizado para a proteção do patrimônio material é o tombamento. Instituído em diferentes esferas (municipal, estadual e federal), ele estabelece restrições sobre a propriedade, prezando a conservação do bem tombado (Scifoni, 2019). No caso dos bens ferroviários, remanescentes da industrialização, até o momento há doze patrimônios dessa tipologia tombados em nível federal pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) (Moraes, 2022). No estado de São Paulo, provavelmente por sua elevada quantidade de malha ferroviária, “[...] o Conselho do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat) conta com a maior concentração de bens ferroviários protegidos no país, são 52 tombamentos” (Moraes, 2022, p. 102).

Logo, se comparado a outros estados, nota-se a evidente atuação de São Paulo na proteção de seu patrimônio ferroviário. Entretanto, verifica-se ainda dificuldades na compreensão desse patrimônio, por vezes entendido como complexos, conjuntos ou somente pelo monumento da estação ferroviária. Ademais, o instrumento do tombamento formatado no século XIX para monumentos (Kühl, 2016), demonstra-se insuficiente no atendimento às complexidades das grandes áreas conformadas por essa tipologia de patrimônio (Matos, 2019). Além de não abranger com efetividade os aspectos imateriais que atribuem significado ao bem cultural.

Desse modo, é pertinente a busca por maneiras de percebê-lo para sua proteção, sobre percepções que auxiliem na compreensão dessa tipologia patrimonial, no que se refere à formação e características gerais que expressem e justifiquem sua relevância cultural. Acredita-se que sua compreensão a partir de sua paisagem possa ser uma possibilidade de entender a vasta área relacionada ao patrimônio industrial ferroviário, além de compreender sua influência na formatação de seu entorno.

Ainda assim, é pertinente verificar se essa afirmativa condiz com a realidade percebida em casos de proteção decretada a essa tipologia de bens. Desse modo, neste estudo propomos analisar como a categoria paisagem é abordada nos tombamentos decretados pelo IPHAN na Estação da Luz e pelo Condephaat à Vila de Paranapiacaba, dois dos mais relevantes patrimônios ferroviários do estado e do país. O foco será nas justificativas, motivações, valorações e discussões gerais que fundamentam essas proteções, a fim de verificar as consonâncias, discordâncias e similaridades dos argumentos apresentados nos tombamentos desses dois bens ferroviários, sob o viés da paisagem.

Como resultados identificamos a ênfase direta ou indireta da paisagem em ambos os processos de tombamento analisados, indicando o potencial dessa categoria geográfica para se trabalhar com grandes áreas e de vasta influência, como é o caso do patrimônio industrial ferroviário. Entretanto, percebe-se a ausência de instrumentos de proteção para a efetiva identificação, preservação e gestão de paisagens. Desse modo, essas considerações direcionam às investigações que permitam novas percepções desses bens no espaço, a fim de que os instrumentos de proteção concebam a preservação do patrimônio de modo integrado ao seu contexto espacial, e não a partir de um monumento isolado, conforme originalmente formatado o instrumento de tombamento.

METODOLOGIA

Em primeiro momento destacamos as buscas em bibliografias referentes aos campos do patrimônio cultural ferroviário e sua proteção, além das discussões que auxiliem na compreensão desses patrimônios pela categoria geográfica paisagem em suas diferentes perspectivas. Realizamos também a pesquisa documental, por meio de consulta nas sedes dos órgãos de preservação dos processos de tombamento referentes aos dois patrimônios ferroviários analisados. Sendo, a proteção federal instituída pelo IPHAN à Estação da Luz, por meio do processo n.º 0944-T-76; e o processo estadual de proteção à Vila de Paranapiacaba, n.º 22209/82, decretado pelo Condephaat.

O foco nesses patrimônios, e, especificamente, em seus processos de tombamento decretados em esfera federal e estadual, se deve, inicialmente, ao fato de serem dois bens de notoriedade, pertencentes à primeira linha ferroviária do estado de São Paulo. Em segundo momento, trata-se de bens protegidos nos três diferentes âmbitos (municipal, estadual e federal), nos quais, tanto as discussões dispostas no processo federal da Estação da Luz, quanto no processo estadual da Vila de Paranapiacaba ocorreram em períodos semelhantes, no decorrer da década de 1980. Ambos os processos vêm sendo analisados pelos autores em seus doutoramentos em curso.³

Acredita-se que as análises sobre esses processos de tombamento oferecem um bom contraponto em relação às abordagens desses órgãos de diferentes instâncias na proteção do

³ Os autores agradecem à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP - processo n.º 2021/08695-4) e a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES - código 001) pelos financiamentos às pesquisas em desenvolvimento. As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade dos autores e não necessariamente refletem a visão da FAPESP/CAPES.

patrimônio ferroviário. Bem como, permitem verificar se há e como se estabelece a influência da categoria geográfica da paisagem nas justificativas, análises e discussões gerais dispostas nesses processos.

DOIS PATRIMÔNIOS FERROVIÁRIOS DE UMA MESMA LINHA NO ESTADO DE SÃO PAULO: A ESTAÇÃO DA LUZ E A VILA DE PARANAPIACABA

As paisagens do bairro da Luz e da Vila de Paranapiacaba se vinculam à história e à memória ferroviária. Componentes das espacialidades do patrimônio cultural ferroviário, elas foram produzidas por este segmento industrial. Atualmente são protegidas em diferentes instâncias de preservação. Os critérios e justificativas que legitimaram o tombamento de elementos representativos do transporte ferroviário referem-se ao papel das estradas de ferro para a história econômica paulista, no impulsionamento do desenvolvimento da cafeeira no Estado, entre a segunda metade do século XIX e meados do século XX.

Partindo de Santos com destino à Jundiaí, a estrada de ferro constituída pela *São Paulo Railway Company* (SPR), inaugurada em 1867, foi a primeira linha ferroviária do estado de São Paulo (Figura 1.). No decorrer de seu traçado, subdividido em três sessões diferenciadas topograficamente, a SPR constituiu uma série de edificações, entre elas, uma das mais representativas do estado e do país, a Estação da Luz, datada de 1867.

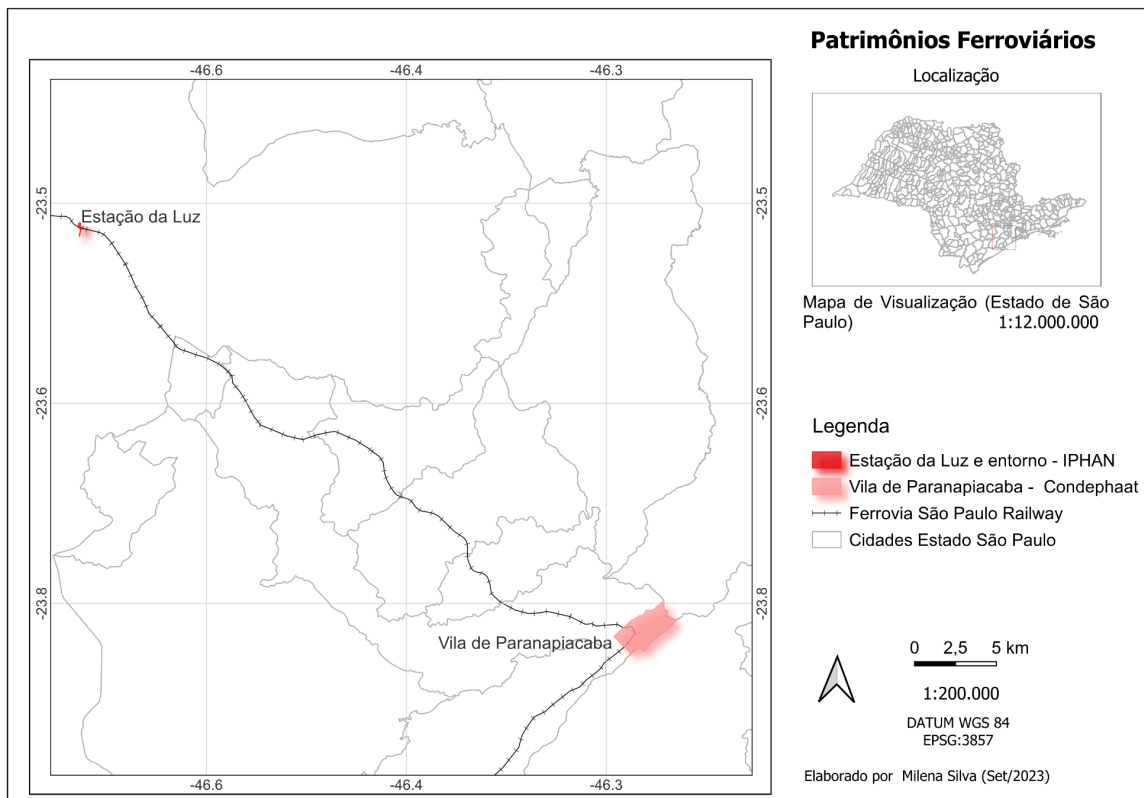


Figura 1. Os perímetros de proteção da Vila de Paranapiacaba e a Estação da Luz na linha da SPR. Fonte: Elaborado pela autora a partir da ferramenta de georreferenciamento Qgis, 2023.

Por suas características arquitetônicas ecléticas, o edifício da Estação da Luz é considerado inovador no campo da arquitetura ferroviária. Transportando atualmente 400 mil pessoas por dia, a estação atende o serviço de metrô, trens e expressos turísticos, como o Expresso Turístico que parte da Luz com destino à Paranapiacaba.

Por décadas os conselhos do patrimônio cultural priorizaram o tombamento das estações ferroviárias, por se tratarem de grandes edificações representativas de um tempo, espaço e memória que “se destacaram entre os mais importantes e significativos edifícios públicos” (Kühl, 1998, p. 66). Influenciado por essa lógica, o processo referente à Estação da Luz considera apenas a estação de passageiros como bem protegido associado a um entorno imediato.

Outro bem cultural de singular relevância estadual e nacional na linha da SPR é a Vila de Paranapiacaba, no distrito de Paranapiacaba, em Santo André, São Paulo, com construção iniciada em 1860. Essa vila ferroviária, devido aos desafios de altimetria na Serra do Mar, onde ela se localiza, recebeu no decorrer de sua construção quatro planos inclinados, cujo sistema de planos inclinados foi um dos argumentos apresentados para justificar a significância técnica e patrimonial da Vila.

O tombamento pelo Condephaat da Vila de Paranapiacaba ocorreu em 1987. Diferente da Estação da Luz, no caso de Paranapiacaba os pareceres foram motivados por outros fatores, não centrando-se na estação de passageiros, mas, abarcando a Serra do Mar, patrimônio natural estadual, o pátio e as vilas ferroviárias associadas à atividade industrial, além da influência da Vila na industrialização de cidades do entorno.

A seguir serão descritas as justificativas e motivações apresentadas pelo corpo técnico no tombamento federal da Estação de Luz (IPHAN processo n.º 0944-T-76), e estadual da Vila de Paranapiacaba (Condephaat processo n.º 22209/82), com foco na identificação de possíveis menções à categoria paisagem, de modo a verificar se ela auxiliou na percepção e leitura desses patrimônios em seus respectivos tombamentos.

A CATEGORIA PAISAGEM INCIDENTE NA PROTEÇÃO FEDERAL DA ESTAÇÃO DA LUZ E A ESTADUAL DA VILA DE PARANAPIACABA

Nesta análise o patrimônio ferroviário é compreendido a partir da categoria paisagem proposta pela Geografia, bem como por outras disciplinas correlatas, em suas múltiplas abordagens. Propomos o aprofundamento sobre o processo federal de proteção da Estação da Luz, pelo IPHAN, e o processo estadual da proteção decretada pelo Condephaat sobre a Vila de Paranapiacaba. Principalmente sobre as justificativas, análises e demais discussões expressas pelo corpo técnico, além dos outros agentes envolvidos, de modo a identificar as menções diretas ou indiretas às paisagens desses bens culturais ferroviários.

A proteção decretada à Estação da Luz pelo IPHAN é justificada por esta compor uma “parte indissociável da história” e “sem qualquer dúvida, a mais tradicional estação ferroviária da cidade de São Paulo” (IPHAN, vol. I, fl. 3, 1996). Entre as justificativas destacou-se que “a Estação da Luz está sendo ameaçada de ser retirada da paisagem paulistana, o que, sem dúvida, constitui um atentado aos valores históricos do povo brasileiro” (IPHAN, vol. I, fl. 2, 1996).

No processo de tombamento da Estação da Luz, os técnicos do IPHAN destacam o valor histórico e econômico, integrado à “[...] estrada de ferro que efetivamente ligou São Paulo com a civilização e tornou-a rica, exportando café. Hoje, a Estação da Luz pode perfeitamente ser escolhida como símbolo desse esforço de engrandecimento” (IPHAN, vol. II, fl. 328, 1996).

A categoria geográfica paisagem no processo de tombamento enfatiza o valor arquitetônico deste bem cultural constituindo “um dos principais componentes do conjunto

monumental de São Paulo” (IPHAN, vol. I, fl. 117, 1996). Nesse sentido a construção da extensa edificação da Estação da Luz destaca-se entre as tipologias dominantes, devido a sua “grandiosidade, o uso intenso de alvenaria de tijolos aparente, a grande gare com pórticos em estrutura metálica registra na história da arquitetura a ruptura do Brasil rural para o Brasil industrial, moderno” (IPHAN, vol. II, fl. 138, 1996).

Ainda sobre o aspecto arquitetônico, bem como sua valorização, o processo de tombamento do Iphan pontua que, “a estação é o destacado edifício na silhueta da cidade” (IPHAN, vol. I, fl. 99, 1996) e a altura da torre também é ressaltada, sendo “o vértice das construções da região, visível de grandes distâncias” (IPHAN, vol. I, fl. 99, 1996).

Em parecer técnico para o processo de tombamento estadual referente à Estação da Luz, diferindo do processo federal, são evidenciados o ambiente e o entorno desta edificação. O arquiteto Carlos Lemos ressalta a estação como um componente do “patrimônio ambiental urbano” do centro de São Paulo, cujo entendimento da tipologia industrial ferroviária como bem cultural era inovador para a época (Oliveira, 2010). Esta valorização mostra que a noção de paisagem não era estática, mas ressignificada e revalorizada com novas compreensões nos órgãos de patrimônio ao longo do tempo.

No caso da Vila de Paranapiacaba, se passaram cinco anos entre a solicitação e o decreto para o tombamento que foi solicitado ao Condephaat em 1982 por diversos agentes e entidades de Paranapiacaba. Nesse período ocorreram inúmeras discussões, entre as quais destacamos as justificativas apresentadas pelo corpo técnico nas figuras de três diferentes pareceristas membros do órgão de preservação na época: uma arquiteta, uma historiadora e um geógrafo. Essa multidisciplinaridade ascende às valorações de diferentes frentes, que, de maneira sucinta, são analisadas a seguir.

A técnica arquiteta Marcia Tancler de Lemos (Condephaat, vol. III, fl. 350, 1986) argumentou que Paranapiacaba se constitui como “[...] exemplar único no Brasil de cidade planejada de uso especializado”, enfatizando a necessária proteção das edificações e traçado urbano, “de modo a respeitar a paisagem urbana vigente”. O geógrafo Wilson Morato (Condephaat, vol. III, 1986), além da vila, destacou o entorno, representado por área natural e seus recursos hídricos que seguem abastecendo a população de Paranapiacaba. Por fim, a historiadora Celina Kuniyoshi destaca a vila como testemunho da vida e trabalho dos grupos sociais, sendo, a vila ferroviária, cidade alta e área natural, “[...] expressão uma da outra e uma mesma paisagem, não é possível separá-las [...]” (Condephaat, vol. III, fls. 411-412, 1987).

A mesma historiadora argumenta no Plano de Revitalização anexado ao processo de tombamento da vila ferroviária que o Núcleo urbano, a Serra do Mar, o processo de metropolização em São Paulo, Cubatão e região de Santo André, São Bernardo, São Caetano, Diadema e Mauá, cidades da região metropolitana de São Paulo são “[...] responsáveis pela degradação do meio ambiente e da qualidade de vida da região estudada” (Condephaat, Vol. III, fls. 425-426, 1987). Desse modo, compreendendo a influência desse patrimônio para além de um complexo de edificações industriais e seu entorno imediato, expandindo a outros municípios próximos, não delimitando onde começa ou termina seu impacto.

Esses dois casos direcionam à reflexões acerca do contexto nos quais se estabelecem essas proteções, bem como, demais análises sobre a influência da paisagem na compreensão e preservação do patrimônio cultural, especificamente, considerações sobre a tipologia do patrimônio industrial ferroviário. Tais análises são expostas no item subsequente.

A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO A PARTIR DA CATEGORIA PAISAGEM

De modo geral percebe-se nas justificativas no processo estadual de tombamento da Vila de Paranapiacaba a constante menção a sua paisagem. Isso está intimamente ligado às características de formação dessa vila, cujos diferentes sistemas funiculares, um dos principais diferenciais técnicos desse patrimônio industrial, instalou-se na Vila de Paranapiacaba de modo a ultrapassar a elevada altimetria da Serra do Mar. Além disso, os recursos naturais previstos neste patrimônio natural estadual foram utilizados como matéria prima para a constituição da vila, e seguem suprimindo parte das necessidades de seus moradores.

Referente à Estação da Luz, no processo de tombamento federal se sobressai a categoria geográfica paisagem com a valorização do estilo eclético, que, por um longo período de tempo, ficou em segundo plano no órgão federal de preservação. Apesar do processo do IPHAN destacar o entorno e ambiente, este instrumento tomba somente a estação ferroviária, em 1996. Em 2000, a partir do processo de tombamento nacional sob n.º 1.463-T-2000 o IPHAN tomba o bairro onde se encontra a Estação da Luz, devido às suas características monumentais para a manutenção e valorização do conjunto urbano, e a fim de evitar o risco de descaracterização das proximidades desta localidade.

Acerca dessa preocupação com a valorização do conjunto urbano, percebe-se no tombamento estadual da Vila de Paranapiacaba que a concepção expressa no “Patrimônio Ambiental Urbano” faz com que se expanda o reconhecimento desse patrimônio para além

dos bens móveis e imóveis. De acordo com Oliveira (2010, p. 182), esse conceito havia sido adotado pelo Condephaat em 1978, em que “[...] passou a considerar também a relação da atividade humana com o meio ambiente”. Logo, referindo-se à representatividade do bem no contexto urbano. O debate envolto ao patrimônio ambiental urbano no órgão de preservação “[...] resultou em concepções mais alargadas de patrimônio cultural, e conseqüentemente do patrimônio ferroviário paulista” (Oliveira, 2010, p. 190).

Cabe destacar também que essa integração entre o cultural e natural na formação de paisagens é tratada com mais ênfase desde 1925 pelo geógrafo cultural Carl Ortwin Sauer, cuja concepção tem influenciado nas compreensões sobre a paisagem como bem patrimonial. À essa percepção se agregam as discussões contemporâneas sobre o tema, que passam a perceber a relevância do caráter simbólico para a compreensão de paisagens (Cauquelin, 2006).

De todo modo, o entendimento do patrimônio cultural a partir de sua paisagem é uma questão complexa que demanda a formatação de instrumentos, políticas e projetos integradores e bem fundamentados, principalmente sobre quais abordagens se pretende seguir, visto que se trata de um conceito amplo e multidisciplinar (Ribeiro, 2017).

Em âmbito brasileiro houve um instrumento direcionado à proteção da categoria da paisagem, a Chancela da Paisagem, criado pelo Iphan em 2009, por meio da Portaria n.º 127/2009. Neste se propunha “[...] a constituição de uma rede de proteção, a partir da ideia da gestão compartilhada do patrimônio” (Scifoni, 2017, p. 140). Entretanto, mesmo demonstrando-se como um instrumento promissor direcionado às paisagens culturais sob um ponto de vista integrativo, após curto período de atuação, novos estudos a partir da Chancela da Paisagem foram suspensos em 2014, gerando o desperdício de recursos e frustração nas comunidades. Scifoni (2017) comenta que a justificativa apresentada se pautou no fato dos estudos desenvolvidos até aquele momento não terem sido concluídos.

Há diversos desafios ao se tratar de paisagens, haja vista sua larga extensão e dinâmica, o que demanda trabalho direto com a comunidade, equipe multidisciplinar, e a proposição de gestão compartilhada. Questões que exigem tempo, captação de recursos, parcerias, trabalho de campo, adesão e participação da comunidade e corpo técnico capacitado. Especificamente nos casos aqui analisados, na proteção federal da Estação da Luz e da estadual à Vila de Paranapiacaba percebeu-se o reconhecimento e valoração a partir dessa categoria geográfica, principalmente por conta do momento no qual tais proteções foram decretadas, com forte influência do conceito de patrimônio ambiental urbano, que permeia

parte das discussões propostas nos órgãos de preservação no período, especialmente pelo Condephaat.

Essa análise propõe uma expansão na compreensão dessa tipologia de patrimônio, de modo que a paisagem passa a ser utilizada como justificativa para se analisar a influência, formação e valoração desses bens. E, de outro modo, pode direcionar a instrumentos de preservação mais dinâmicos que expandam a compreensão desses bens no espaço para além de um monumento isolado. Logo, diferindo-se a como originalmente foi formatado o instrumento do tombamento e de maneira distinta a como foram estabelecidas as primeiras proteções decretadas ao patrimônio ferroviário, direcionadas apenas às estações de passageiros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As análises propostas direcionam à compreensão de dois dos mais relevantes patrimônios ferroviários do país, desde a perspectiva da categoria geográfica paisagem. A categoria foi selecionada para tal discussão por tornar evidente a *forma* e materialidade que permitem analisar os usos e funções destes locais - para os casos estudados, são as atividades industriais e ferroviárias -.

Verificamos que além da representação imagética e visual do patrimônio ferroviário, as paisagens possuem uma dimensão simbólica, tendo conteúdos e valores atribuídos a estes bens culturais que são ligados à memória social e operária, e ao pertencimento e identidade da população com estes locais. Bem como, direciona à compreensão de seu dinamismo por meio das refuncionalizações atribuídas através dos tempos, e consequentes novas valorações que possam ser conferidas a esses patrimônios.

Como foi indicado, a paisagem tem grande destaque no processo de tombamento federal atribuído pelo IPHAN à Estação da Luz, e o estadual pelo Condephaat à Vila de Paranapiacaba. Tratando-se de uma terminologia multidisciplinar e polissêmica, a paisagem apresenta diferentes focos em sua compreensão, que variam entre seu valor ambiental, arquitetônico ou para a história econômica.

Nesse sentido, convém pontuar que a partir da análise sobre o processo de tombamento federal da Estação da Luz, a paisagem é considerada com ênfase a seus valores arquitetônico, histórico e econômico. Na proteção estadual da Vila de Paranapiacaba, de modo semelhante, a valoração do bem cultural também perpassa por seus valores histórico e

econômico, mas centra-se na paisagem com relevância ao aspecto natural da Serra do Mar e na transposição efetuada pelo Sistema Funicular.

Valores diversos a bens de uma mesma linha, mas, que, de maneira geral, ainda que o tombamento seja um instrumento importante como mecanismo de preservação do patrimônio cultural, ele instrui e aponta a direcionamentos voltados especificamente aos bens materiais imóveis que compõem os patrimônios em questão, com recomendações específicas às edificações envolvidas na proteção.

Essas considerações direcionam às investigações que permitem novas percepções desses bens no espaço, a fim de que os instrumentos de proteção concebam sua preservação de maneira integrada, considerando a categoria geográfica paisagem de modo amplo, e que levem em conta os diversos contextos e temporalidades que a compõem. Portanto, que estabeleça recomendações também direcionadas aos outros elementos associados aos bens, como seus aspectos imateriais, às novas dinâmicas da refuncionalização, o patrimônio natural e a influência do patrimônio protegido para além de um entorno imediato.

REFERÊNCIAS

CAUQUELIN, A. **A invenção da paisagem**. Tradução de Marcos Marcionilo. São Paulo: Martins, 2007.

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.

IPHAN, **Processo de Tombamento da Estação da Luz**. Nº 944, 368p. Brasília, 1996.

KÜHL, B. M. **Arquitetura de ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial/Fapesp/ Secretaria de Cultura, 1998.

KÜHL, B. M. **Estações Ferroviárias**. Escola da cidade. Aula ministrada em 01 de abril de 2016. Captação Clarissa Mohany. Edição: Clarissa Mohany.

MATOS, L. A entrada da Rede Ferroviária no campo da preservação do patrimônio público nacional. **CPC**, São Paulo, n.27, 2019, pp.86-113.

MORAES, E. H. **Análise multicritérios para novos trens turísticos: construção de um modelo de análise para projetos no Brasil**. (Tese Doutorado). Universidade Federal do ABC, São Bernardo do Campo, 2022.

OLIVEIRA, E. R. Patrimônio ferroviário do Estado de São Paulo: as condições de preservação e uso dos bens culturais. **Projeto História**, nº 180 40, junho de 2010, pp. 179-203.

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. pp. 29-49.

SAUER, C. O. (1925). A morfologia da paisagem. Tradução de Gabrielle Corrêa Braga. In: CORREA, R. L., ROSENDAHL, Z. (orgs.). **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: EDUERJ, pp. 12-74, 1998.

SCIFONI, S. Conhecer para preservar: uma ideia fora do tempo. **Revista CPC 27 especial**. Dossiê Educação Patrimonial, pp. 14-31, 2019.

SCIFONI, S. *Cultural landscape in Brazil: legal instruments and the challenges of protection*. In: CUNHA, F. L.; SANTOS, M.; RABASSA, J. (Org.). Latin american heritage. 1ed. Cham: **Springer**, 2017, v. 1, pp. 137-149.