

Paranapiacaba como Patrimônio da Humanidade

uma vila de se ver, não de viver?

JULIA MIWA AÇAKURA

2022

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Paranapiacaba como Patrimônio da Humanidade

uma vila de se ver, não de viver?

Catálogo na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Açakura, Julia Miwa
Paranapiacaba como Patrimônio da Humanidade: uma vila de se ver, não de viver? / Julia Miwa Açakura; orientadora Beatriz Mugayar Kühl. - São Paulo, 2022.
83f.

Trabalho Final de Graduação (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

1. Paranapiacaba. 2. Patrimônio Mundial. 3. Paisagem Cultural. 4. Turismo Cultural. I. Kühl, Beatriz Mugayar, orient. II. Título.

Trabalho Final de Graduação
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo

JULIA MIWA AÇAKURA
ORIENTADORA
Profa. Dra. Beatriz Mugayar Kühl

SÃO PAULO, DEZEMBRO DE 2022

agradecimentos

À comunidade FAUUSP, aos professores e funcionários, pelos ensinamentos, pela inspiração, por sempre exigirem melhores condições e pela luta por um ensino público de qualidade.

À professora Beatriz Kühl, pela orientação impecável, pela paciência, e pela serenidade necessária ao transformar minhas angústias em estímulos.

À professora Malu Bressan, por aceitar compor à banca, pelas trocas e pelo carinho desde antes do início deste trabalho.

Ao professor Antônio Soukef Júnior, agradeço a participação na banca e pelos esclarecimentos.

Ao professor Fábio Mariz, por me acompanhar desde o dia um da FAU, pelos ensinamentos que contribuíram para minha formação.

À minha família, por sempre cuidar de mim, por me prover as melhores oportunidades, por me ensinarem a ter os estudos como prioridade e por me fornecerem a tranquilidade para correr atrás de meus objetivos. Ao meu irmão Alan, um exemplo, pela leveza nos momentos mais difíceis.

À todos meus amigos, novos ou velhos, próximos ou distantes, com vocês pude aprender muito, e a companhia foi essencial para minha trajetória para manutenção da minha sanidade.

Ao Gabriel, meu companheiro, pela amizade, pelo amor, por ser meu porto seguro.

resumo

Este trabalho consiste na análise da Vila de Paranapiacaba, do município de Santo André, a partir de sua inscrição na Lista Indicativa a Patrimônio Mundial da Unesco. A vila se desenvolveu a partir de 1860 com a implantação da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, a primeira ferrovia paulista, construída pela companhia inglesa SPR – São Paulo Railway, para escoar a produção do Estado de São Paulo ao mercado internacional. Com o fim da concessão dos ingleses, a vila passou por um intenso período de abandono e degradação, acompanhando o descaso dos governos para com o transporte e o patrimônio ferroviário. A partir dos esforços de preservação, o Iphan retoma a candidatura interrompida de Paranapiacaba para Patrimônio Mundial em 2014. Porém, é necessário discutir os objetivos e cuidados com a obtenção deste título internacional. O que se pretende alcançar com esta ação? Sua preservação é realmente desejo da população local ou seria apenas uma narrativa para incremento do turismo cultural, intensificando os processos de inflação patrimonial?

palavras chave: Paranapiacaba; Patrimônio Mundial, Paisagem Cultural, turismo cultural, Patrimônio Histórico

abstract

This work consists of the analysis of Vila de Paranapiacaba, in the municipality of Santo André, from its inscription on the Tentative List of UNESCO World Heritage. The village developed in 1860 with the implementation of the Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, the first railway in São Paulo, built by the British company SPR – São Paulo Railway, to transport production from the State of São Paulo to the international market. By the end of the English concession, the village went through an intense period of abandonment and degradation, following the governments' disregard for transport and railway heritage. After preservation efforts, Iphan resumed the interrupted inscription of Paranapiacaba for World Heritage in 2014. However, it is necessary to discuss the objective and precautions regarding this international title. What is intended to be achieved with this action? Is its preservation really a desire of the local population or is it just a narrative to increase cultural tourism, intensifying the processes of heritage inflation?

keyword: Paranapiacaba, World Heritage, Cultural Landscape, Cultural Tourism, Historic Heritage

índice

6 introdução

8 Cap. 1 Apresentando a Vila de Paranapiacaba

- 8 **origem e história**
 - 17 uma vila essencialmente do universo do trabalho
 - 18 período de abandono e estagnação econômica e social
- 20 **ações de preservação**
 - 20 planos e programas
 - 24 compra da vila pela pmsa e o plano patrimônio

27 Cap. 2 Candidatura de Paranapiacaba a Patrimônio da Humanidade

- 27 **evolução do patrimônio mundial**
 - 32 a dicotomia entre cultura e natureza: a categoria mista
 - 33 adoção da paisagem cultural
 - 40 recomendação da Paisagem Histórica Urbana
 - 47 Brasil e Paisagem Cultural
- 48 **inscrição de Paranapiacaba na Lista Indicativa**

52 Cap. 3 Turismo cultural em Paranapiacaba: problematização

- 52 **diagnóstico de Paranapiacaba**
 - 52 dados censitários quanto o perfil socioeconômico
 - 53 transporte ineficiente
 - 57 caminho dentro da vila
 - 60 ênfase no turismo cultural
- 60 **a corrida pelo patrimônio mundial**
 - 63 a reinvenção urbana para o turismo cultural
 - 65 patrimônio para quem?

68 considerações finais

71 referências bibliográficas

introdução

Este trabalho é resultado de um longo percurso de formação acadêmica na Faculdade de Arquitetura e Universidade de São Paulo, que foi se transformando no decorrer dos semestres. Não esperava me deparar com Paranapiacaba como tema de meu trabalho final da graduação, nunca havia visitado a vila, mas felizmente, Paranapiacaba me encontrou. E nela pude descobrir uma infinidade de assuntos a serem tratados, ora aprofundando, ora complementando, as disciplinas cursadas na FAU.

Esta pesquisa buscou olhar para a Vila de Paranapiacaba através da análise de sua candidatura a Patrimônio da Humanidade da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), abordando desde a formação do patrimônio cultural da vila a questões trazidas com o ato de sua inscrição na lista mundial.

A escolha deste recorte ocorreu devido à diversidade local dos acontecimentos, e por reconhecer que a realidade de Paranapiacaba é uma repercussão do processo que ocorre em diversos locais no Brasil, que são tombados como patrimônio histórico. Ainda que não se tenha a resposta do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS)¹, quanto à inscrição da Vila de Paranapiacaba para patrimônio da humanidade, a própria tentativa do governo federal de retomar sua candidatura é válida de questionamento. O que se espera com a obtenção do selo de patrimônio mundial? O que este título pode implicar ao bem cultural? Estariam o governo e a população local preparados para as mudanças advindas com o reconhecimento internacional? É um desejo da população local? Apesar das especificidades da vila, sua história, seu local, sua cultura, as questões postas aqui podem ser discutidas para outros casos brasileiros.

Como metodologia, o trabalho contou com pesquisa bibliográfica e uma visita de campo realizada em setembro deste ano que foi essencial para a delimitação deste tema. Já logo no início dos preparativos, me deparei com uma dificuldade para acessar o local, dentre outras questões que foram aparecendo e me sensibilizando durante a visita.

Assim, este trabalho é dividido em três capítulos. O primeiro capítulo se debruça sobre uma apresentação da Vila de Paranapiacaba, abordando a formação de seu patrimônio - origem e história da vila, chamando atenção para seu caráter de desenvolvimento essencialmente relacionado ao trabalho, e o período de abandono e estagnação econômica e social subsequente ao fim da concessão da São Paulo Railway (SPR). Em seguida, apresenta-se as tentativas de preservação, o reconhecimento de valor de seu patrimônio histórico, arquitetônico-urbanístico, tecnológico e ambiental - a partir do tombamento pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico) em 1987, pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) em 2002 e pelo COMDEPHAAPASA (Conselho Municipal do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo

André) em 2003. Além disso, identifica-se alguns planos e programas, com enfoque no Plano Patrimônio de 2003 após a compra da vila pela prefeitura municipal. Neste Plano, a vila foi apresentada como produto a ser investido e consumido pelo mercado do turismo elaborado com uma visão estritamente mercadológica, assunto que será abordado no último capítulo.

No segundo capítulo, se investiga a consolidação do conceito de Patrimônio da Humanidade da Unesco, discorrendo sobre a criação das categorias cultural e natural e a criação do “misto” visando resolver a dicotomia subsequente dessa dualidade supracitada. Depois, o trabalho procurou elencar algumas questões referente a criação da Paisagem Cultura e a Recomendação da Paisagem Histórica Urbana, uma subtipologia e uma abordagem que não dialogam. Então, trata-se da inscrição de Paranapiacaba na lista mundial, buscando entender seus motivos e objetivos, bem como os critérios adotados para justificar o Valor Universal Excepcional.

Finalmente, o terceiro e último capítulo busca responder às questões levantadas a partir da compreensão dos processos de patrimonialização e de reinvenção urbana motivados pela exploração comercial atribuída pelo turismo cultural. Quando se manipulam os recursos culturais, em nome da preservação, convertendo-os em iscas para captação de investimentos, turistas e comerciantes, e se utiliza deste discurso para dar espaço a intervenções urbanísticas que priorizem essa “venda cultural” em detrimento dos moradores, esvaziando o local da vida quotidiana, acontece o processo de gentrificação. Este trabalho não tem o foco no turismo, mas na preservação do patrimônio, ainda que sejam assuntos relacionados.

De forma alguma pretende-se exaurir o tema, pelo contrário, diante da diversidade de especialidades e assuntos englobados, espero conseguir contribuir para o debate de preservação do patrimônio e de produção urbana, elencando e problematizando algumas questões para proposições de caminhos.

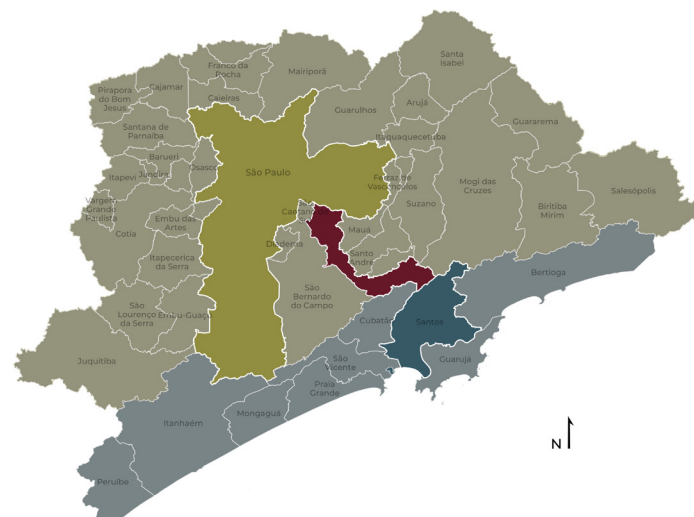
1. O ICOMOS é a associação responsável pela avaliação do dossiê de candidatura a patrimônio mundial inscritos sob a categoria cultural

1. Apresentando a Vila de Paranapiacaba

Este capítulo se dedica à apresentação da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, tratando de sua origem e história a fim de compreender a relevância de seu patrimônio cultural, tecnológico-ferroviário, arquitetônico e urbanístico e ambiental para o Estado de São Paulo e para a história brasileira como um todo. Ainda na primeira parte do capítulo, se explora a relação intrínseca da vila desde sua origem com o universo do trabalho e como que, ao fim das atividades ferroviárias, Paranapiacaba passa por um doloroso período de abandono e estagnação socioeconômica. Em seguida, discute-se as tentativas de proteção do patrimônio, com foco no tombamento da vila nas esferas estadual (1988), federal (2002) e municipal (2003), procurando compreender a justificativa para tal e as respectivas áreas delimitadas. Por fim, após a compra da vila pela Prefeitura Municipal de Santo André, é apresentado brevemente o Plano Patrimônio (2003) visando a recuperação e desenvolvimento socioeconômico de Paranapiacaba através do turismo cultural.

origem e história

Paranapiacaba significa na linguagem indígena “local de onde se vê o mar”² e registra um período que mostra a influência da construção da arquitetura e da tecnologia inglesas sobre uma porção do território brasileiro. Implantada no topo da Serra do Mar, numa altitude de 796 metros, a Vila de Paranapiacaba é um exemplar notável do patrimônio cultural brasileiro. A vila pertence ao município de Santo André, a cerca de 64 quilômetros da capital paulista e possui 83,22 km², representando 48% da área do município. Essa porção do território andreense está totalmente inserida em área de proteção aos mananciais e preserva significativas reservas naturais da Mata Atlântica.



F 01 Região Metropolitana de São Paulo e baixada santista. Destaque para os municípios de São Paulo, Santo André e Santos. Fonte: Centro de Estudos da Metrópole FFLCH-USP.

2. O nome era designativo do caminho entre Piratinim e o porto próximo à foz do rio Mogy. Parapaniacaba, corruptela de Pê-rá-ñái-piá-quã-a, “passagem do caminho do porto de mar”. MENDES, J. (1902). Dicionario geographico da provincia de São Paulo. (apud CRUZ, 2007, p.10)



F 02 Mapa de Santo André, seus distritos e zoneamento. Elaboração da autora. Fonte: Plano Diretor da Prefeitura de Santo André, 2010.



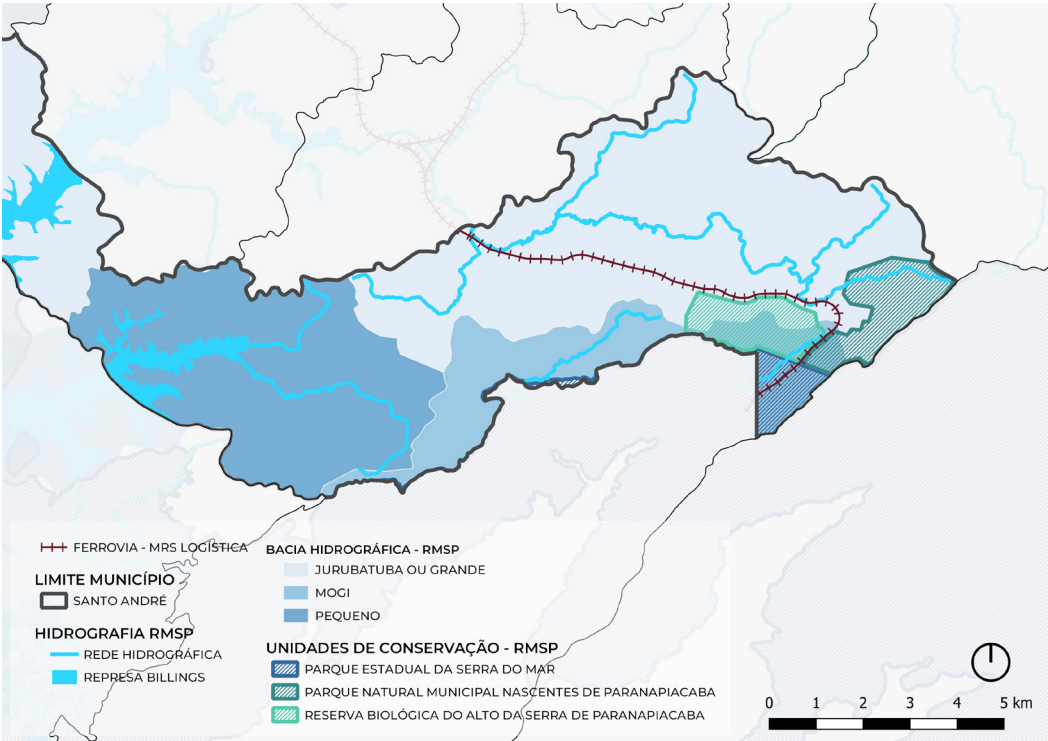
F03 Imagem de satélite de Paranapiacaba. Fonte: Google Earth, imagem de 02/05/2021. Acesso: 25/11/2022

Inicialmente nomeada Alto da Serra, a vila surgiu a partir de 1860 devido à implementação da estrada de ferro Santos-Jundiaí pela companhia inglesa São Paulo Railway (SPR) entre 1856 a 1946, os 90 anos de concessão para a operação da linha férrea. A escolha do local pela SPR não foi fortuita. Paranapiacaba está localizada no último platô da Serra do Mar que apresenta uma topografia menos acidentada em relação às escarpas da serra, configurando-se num terreno relativamente plano próximo de onde seria implantada a ferrovia, além da vasta disponibilidade de recursos energéticos, como madeira nativa para carvão combustível, e hídricos (CRUZ, 2007, p. 69). Portanto, Paranapiacaba é a última parada

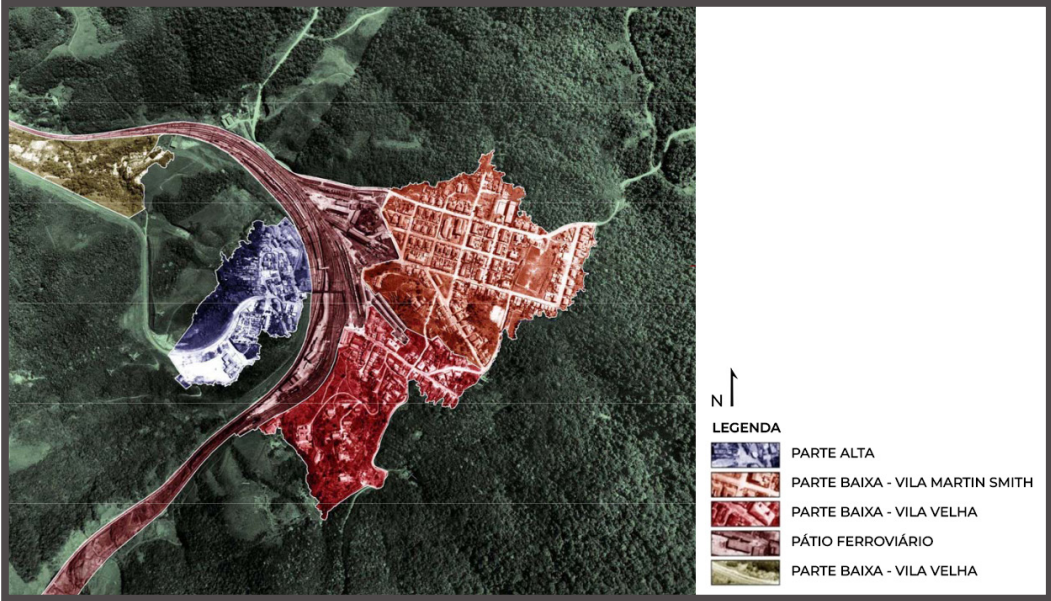
antes da descida da serra até Cubatão, de onde a ferrovia continuava até o porto de Santos, no litoral, a fim de escoar a produção agrícola, em especial o café, do interior do estado para o mercado internacional.

O distrito de Paranapiacaba possui um rico sistema hídrico, dividido em três sub-bacias hidrográficas pertencentes aos rios Grande, Pequeno e Mogi. A bacia do rio Mogi está voltada para a vertente marítima da Serra do Mar, cujas nascentes se encontram próximas à vila. O rio Grande, um dos principais contribuintes da represa Billings, tem suas nascentes nas matas do entorno da Vila de Paranapiacaba, nos contrafortes da Serra do Mar, em cotas acima de 800m; suas águas escoam para o oceano Atlântico. O rio Pequeno também apresenta suas nascentes em cotas superiores aos 800m, porém, elas não se aproximam das vertentes da Serra do Mar. É também um dos braços formadores da represa Billings. (CRUZ, 2007, p.70)

Paranapiacaba está inserida na Área de Proteção dos Mananciais da Região Metropolitana de São Paulo e integra a Reserva da Biosfera da Mata Atlântica e do Cinturão Verde do estado de São Paulo, portanto, preserva significativas reservas naturais. O distrito também conta com três unidades de conservação: Reserva Biológica do Alto da Serra de Paranapiacaba (estadual), Parque Estadual da Serra do Mar e o Parque Natural Nascentes de Paranapiacaba (municipal).

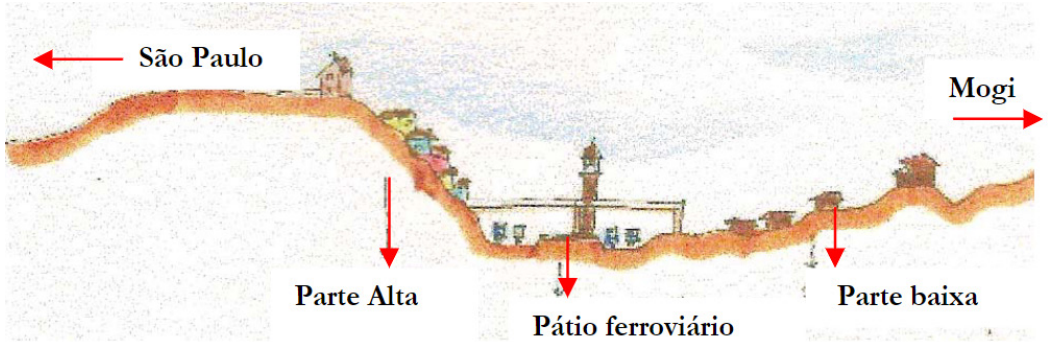


F 04 Município de Santo André, hidrografia e unidades de conservação ambiental. Elaboração da autora. Fonte: Centro de Estudos da Metrópole FFLCH-USP.



F 05 Divisões da Vila de Paranapiacaba. Fonte: MEYER, LUME, 1999.

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba costuma ser dividida em quatro seções, agrupadas pela história e morfologia urbana: o Pátio Ferroviário, a Parte Alta e o Rabique, e a Vila Velha e Vila Nova (ou Vila Martin Smith) - que compõem a Parte Baixa. A implantação desses núcleos ocorreu em momentos distintos e de formas diferentes entre 1860 e 1946 (MINAMI, 1995). O primeiro período, compreendido entre 1860 e 1899, corresponde à construção do primeiro sistema funicular, formação da Vila Velha e da Parte Alta. O segundo momento de implantação da Vila abrange de 1900 a 1946, com a duplicação da linha férrea em toda a sua extensão até o fim da concessão inglesa para operação do sistema ferroviário neste trecho. Este período é marcado por investimentos e melhoramentos na infraestrutura, pela construção do mercado, do clube recreativo, da escola, do depósito de locomotivas e pela construção da Vila Nova ou Vila Martin Smith. Também se intensifica a ocupação da Parte Alta.



F 06 Corte esquemático. Desenho elaborado por Carla Oliveira, 2002. Fonte: CRUZ, 2007

O núcleo inicial - **Vila Velha** - foi formado para abrigar os operários da ferrovia em alojamentos provisórios de pau-a-pique e sapé, assim como depósitos e oficinas ferroviárias para dar suporte ao trabalho. Sem um planejamento prévio, as construções se distribuíram em lotes irregulares aleatoriamente ao longo do eixo estrutural, a Rua Direita, e em caminhos criados no entorno. Após a inauguração da ferrovia em 1867, a SPR viu a necessidade de manter no local os funcionários para a complementação dos trabalhos na ferrovia na Serra, bem como sua manutenção (CRUZ, 2013, p. 18). A fixação destes operários demandou, em 1874, a construção da primeira estação – a Estação Alto da Serra – localizada no início da Rua Direita, ao lado do Largo dos Padeiros (FIGUEIREDO, 2011, p.269) - que anos mais tarde, seria demolida em virtude das obras de construção do novo trecho de serra.



F 07 Vila Velha. Foto: LUME FAU USP, 2006. Fonte: Figueiredo, 2011

A **Parte Alta** surgiu como um aglomerado urbano paralelamente a Vila Velha, do outro lado do Pátio Ferroviário, possível a partir de uma doação de terras para aqueles que se dispusessem a construir casas no local, reservando ainda terrenos para a construção de uma igreja e de um cemitério (MEYER, 1999). Comerciantes e prestadores de serviços vieram atraídos pelo grande número de operários ferroviários. A Parte



F 08 Parte Alta. Foto: Vanessa Figueiredo, 2005. Fonte: Figueiredo, 2011

Alta escalona a encosta configurando um tipo de ocupação urbana compacta, densa, diversificada e visualmente rica. Marcada pela influência do período colonial com ocupação tipicamente portuguesa, em suas ruas estreitas e sinuosas foram erguidas edificações coloridas e irregulares, de pequena frente e implantadas geminadas e sem recuos laterais. Entretanto, a influência da tradição inglesa é notada nos materiais de construção, como a madeira, utilizada em algumas edificações (FIGUEIREDO, 2011).



F 09 (esq.) Rabique: ocupações irregulares em encosta, acesso apenas ao pedestre. Foto: Vanessa Figueiredo, 2005. Fonte: Figueiredo, 2011

F 10 (dir.) Rabique: ocupações irregulares com acesso de veículos. Foto: LUME FAU USP, 2006. Fonte: Figueiredo, 201

Por volta de 1889, foi construída a Igreja Bom Jesus de Paranapiacaba, o principal marco referencial na paisagem da Parte Alta. O **Rabique** é uma ocupação implantada aleatoriamente na faixa entre a Rodovia

SP-122 e a ferrovia. A alta declividade desta área conforma um espaço com dificuldade de acessibilidade e grande risco para deslizamentos de terra e atropelamentos, tornando a região imprópria à urbanização (FIGUEIREDO, 2011).

Repercussão do sucesso do transporte ferroviário, e concomitantemente a construção do segundo sistema funicular, a vila operária foi ampliada pela SPR a partir do início do séc. XX. Assim, a **Vila Martin Smith** foi construída e planejada adotando padrões urbanísticos e sanitários correntes na Europa após Revolução Industrial, com um traçado ortogonal e regular de ruas largas e hierarquizadas com vias principais, secundárias, vielas sanitárias e redes de infraestrutura urbana em abastecimento de água, coleta de esgoto, drenagem, energia elétrica e até proteção contra incêndio, considerado bastante inovador para a época (FIGUEIREDO, 2014). A ocupação planejada da Vila marca a presença inglesa através da implantação do casario padronizado em madeira, com conjuntos geminados de duas ou quatro unidades e recuos frontais, possibilitando a existência dos jardins, ainda incomuns no início do século, mesmo na capital paulista (FERREIRA, 1990).



F 11 Vila Nova (Vila Martin Smith). Foto: LUME FAU USP, 2006. Fonte: Figueiredo, 2011

O **Pátio Ferroviário** é composto pelos trilhos da antiga ferrovia, as estações, o relógio da estação, a passarela metálica, e os galpões ferroviários. Segundo Cruz, o pátio representa uma separação física, funcional e

também social entre a “cidade livre”, onde a mão inglesa não alcançava, e a cidade ferroviária, vigiada e disciplinada” (CRUZ, 2007, p. 156).

Para superar os quase 800 metros de altura da Serra do Mar, implantou-se o **primeiro sistema funicular**, também conhecido como “Serra Velha”³, utilizando quatro máquinas fixas movidas a vapor que tracionam cabos de aço em regime de contrapeso, que se manteve em atividade entre 1867 e 1974. O intenso e rápido crescimento da economia paulista impulsionou a duplicação da ferrovia e a construção da Segunda Estação, toda em madeira e ferro, localizada dentro do pátio de manobras, acompanhada da passarela metálica e da torre do relógio. Entre 1896 e 1901, foi construído o **segundo sistema funicular**, ou “Serra Nova”⁴, que implicou em maior velocidade, menor custo operacional, maior capacidade de tráfego e menor custo de construção, e uma nova estação ou Segunda Estação - para substituir a da Vila Velha demolida para a construção deste novo trecho.

Mais uma modernização tecnológica foi realizada em 1974 com a instalação do **sistema cremalheira-aderência** nos trilhos da Serra Velha - já com o fim da concessão da SPR em 1946. Durante algum tempo, os dois sistemas funcionaram conjuntamente, mas em 1982 o sistema funicular da Serra Nova foi desativado (MEYER, 1999; FIGUEIREDO, 2011)



F 12 Pátio Ferroviário, Parte Alta a esquerda e Parte Baixa (Vila Velha e Vila Nova) a direita. Sobrevoio realizado em 23/02/2018. Fonte: RAMOS, SULAIMAN, et al, 2021

Segundo os relatórios do engenheiro Daniel Fox, a mão-de-obra a ser utilizada na construção da ferrovia deveria ser estrangeira, pela qualidade do trabalho, de imigrantes portugueses, italianos, espanhóis e alemães, sendo indispensável a contratação de especialistas ingleses para assuntos técnicos da ferrovia (MAZZOCO, 2005, apud CRUZ, 2007, p.70). Por isso, foi contratada mão-de-obra imigrante para derrubar a mata e

3. A Serra Velha possuía 8,2 km de percurso e se desenvolvia em quatro planos inclinados com declividade máxima de 10%, vencendo os quase 800 metros de elevação da Serra do Mar. De acordo com Meyer (1999), a obra de arte mais significativa deste trecho é o Viaduto da Grota Funda ou “Garganta do Diabo”, com 215 m de extensão em curva a uma altura de 48 m. Da “Serra Velha” foram conservadas a 4ª Máquina-Fixa, localizada em Paranapiacaba, e uma “serra-breque”.

4. A Serra Nova contava com uma extensão de 10,5km. O novo sistema funicular atravessava 11 túneis, utilizando a “locobreque” operada em cinco etapas por meio de cabos de aço que tracionavam as composições movidas por cinco máquinas fixas à vapor.

movimentar as terras, assim como construir o sistema funicular com os planos inclinados e seus respectivos patamares.

Dentre as características peculiares que a Vila possui, uma que lhe é inerente e marca a paisagem em qualquer dia ou época do ano é a neblina. Nas palavras de Cruz:

Ela chega de mansinho vinda da baixada santista pelo funil da Serra do Mar e aos poucos vai envolvendo e “abraçando” a Vila toda num “balé” de névoas finas, quando menos se espera, já não é possível enxergar a mais curta distância e do modo que chegou, recua em direção a Serra do Mar.(CRUZ, 2007)

Outro marco na paisagem de Paranapiacaba é o relógio manufaturado em Londres por Johnny Walker Benson, alocado na Segunda Estação e inaugurado em 1900. A adição não só contribuiu para um caráter tipicamente inglês para a paisagem marcada pela densa neblina, mas também pela função de controle do tempo e da disciplina. De acordo com Ferreira (1988, apud CRUZ, 2007), os operários guiavam-se por ele para coordenar suas entradas e saídas do trabalho, assim como as donas de casa que preparavam as refeições para quando seus maridos e filhos chegassem, as crianças tomavam-no como base para seus horários escolares, além do relógio permitir o controle da chegada e saída dos trens. Em dias de neblina muito forte, as pessoas se guiavam pelas suas batidas. Em 1977, o relógio foi transferido para uma torre junto à terceira e atual estação de concreto e tijolo aparente.



F 13 Vista para igreja na hora da neblina. Autoria: Paula Vicente, 2017. Fonte: Albuquerque, 2018.

F 14. Vista para igreja em hora de sol. Autoria: Israel Lopes, 2017. Fonte: Albuquerque, 2018.



F 15 Torre do relógio. Autoria: Angelo Baima/PSA, s/d. Fonte: Marques, 2021.

F 16. Torre do relógio e trilhos do Pátio Ferroviário, atual estação ao fundo na direita. Fonte: Arquivo pessoal, 2022.

•uma vila essencialmente do universo do trabalho

A formação da vila, assim como de tantas outras vilas e cidades de pequeno porte, está intrinsecamente ligada à construção e operação da ferrovia, desde sua fundação até o funcionamento material voltado para atender o crescimento da economia cafeeira. É necessário reconhecer esta condição para compreender o grau de dependência estabelecido pelo núcleo urbano de Paranapiacaba com o sistema ferroviário (MEYER, 1999). Para Passarelli (2003), a construção da ferrovia trouxe progresso econômico e cultural para toda a região do entorno:

A Estrada de Ferro Santos-Jundiaí pôs fim ao isolamento do planalto paulista, rompendo as dificuldades de transportar a grande inclinação da Serra do Mar, facilitando o transporte de mercadorias e o contato cultural e comercial com a Europa por meio do Porto de Santos. Com o trem de ferro os paulistas ficaram mais próximos da Europa e puderam respirar os ares do futurismo e do modernismo e se tornaram vanguarda econômica e cultural do Brasil. (PASSARELLI, 2003)

Paranapiacaba foi um raro exemplo no país de núcleo constituído para apenas uma atividade econômica, no qual a companhia inglesa, cedia casa apenas para funcionários com vínculo com a ferrovia (ALAMINO, 2011, p.3). Figueiredo (2014) faz um contraponto entre o legado da colonização ibérica referente à ocupação “espontânea”⁵ em outras cidades brasileiras com a conformação urbana ocorrida em Paranapiacaba, um exemplo típico de “Model Company Town” descrito por Minami (1995) - uma aglomeração urbana modelar vinculada a uma empresa industrial gerenciada por um tipo de organização específica caracterizada pela exploração de uma única atividade. Igualmente, D’Agostini e Abascal (2014) observam que a construção de vilas operárias junto ao espaço produtivo da empresa foi uma prática adotada nos países industrializados europeus como nos países latino-americanos de industrialização tardia, como é o caso do Brasil. Estes assentamentos localizavam-se na maior parte das vezes afastados das áreas urbanas consolidadas, e em muitos casos contavam com alguns equipamentos de uso comunitário e áreas de lazer geridos pelas empresas.

Tal como ocorreu em Paranapiacaba, que embora predominantemente residencial, a SPR introduziu equipamentos urbanos necessários à vida na Serra, inclusive para o lazer. Entre 1899 e 1907 foram construídos o Sociedade Recreativa Lyra da Serra e a sede do Serrano Atlético Clube, que em 1938 fundiram-se criando uma nova sede, o Clube União Lyra Serrano, e permitiu intensificar a vida social dos ferroviários com a realização de bailes, jogos de salão, teatro, exibição de filmes e da famosa Banda Lyra. O antigo mercado, local de comércio de secos e molhados, data de 1899. O primeiro grupo escolar iniciou seu funcionamento em 1911 em um espaço adaptado em duas unidades residenciais em madeira e em 1939 teve sua nova sede inaugurada em edificação de alvenaria (FIGUEIREDO, 2011).

5. O termo “ocupação espontânea” é frequentemente utilizado na bibliografia de Paranapiacaba para caracterizar a ocupação da Parte Alta, para contrastar com a ocupação na Vila Martin Smith que seguia o rígido planejamento da SPR, tanto que chamavam a Parte Alta de “cidade livre”. Entretanto, o termo vem sendo contestado duramente pela historiografia, desde Sérgio Buarque de Holanda, passando por Nestor Goulart e assim por diante. As cidades portuguesas eram planejadas, mas de modo diverso das espanholas.

Esses investimentos correspondem ao ideário para a moradia operária que passou a ser almejada, projetada e construída ao longo dos séculos XIX e XX. Segundo Perrot (apud CRUZ, 2007, p.92), baseava-se nas noções de higiene, e nas ideias de racionalidade e economia convertendo a habitação em fundamento para um novo modelo de trabalhador e família proletária. A casa funcionava como instrumento de atração e fixação, contribuindo para incorporar valores tais como a importância de um “habitat higienizado” e disciplinado, que supunha a implantação de serviços e equipamentos (saúde, educação e lazer), associados ao bem-estar, disciplina e saúde.

Assim, a fixação dos trabalhadores na Vila de Paranapiacaba se fazia por meio de um sistema semelhante aos das cidades fabris inglesas; equipava-se o local com toda infraestrutura necessária, para que não houvesse necessidade do trabalhador se deslocar para fora do núcleo evitando contatos externos, pois dessa forma se poderiam evitar greves trabalhistas, tal como ocorria nos países europeus (D’AGOSTINI E ABASCAL, 2014, p.139). Durante todo o período de concessão da SPR, a Vila foi muito bem cuidada, tendo até serviços de manutenção da vila e de suas casas, sendo inclusive tema de cartão postal - assim como a Estação da Luz no centro da cidade de São Paulo (CRUZ, 2013, p.30-31). Os moradores que viviam na vila praticamente todos se conheciam, e a ferrovia tinha como hábito a contratação de parentes, por isso era muito comum as funções ferroviárias passarem de pai para filho (ALAMINO, 2011).

•período de abandono e estagnação econômica e social

Em 1946, com o término da concessão de 90 anos da SPR e a inexistência de acordo entre os ingleses e o governo federal, a ferrovia e seu patrimônio passaram a ser controlados pela União, e posteriormente em 1957 passaram a integrar o patrimônio da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Após a saída dos ingleses, o que se viu foi um longo e doloroso processo de degradação. Assistia-se ano após ano, durante aproximadamente três décadas, ao desmonte gradual de um importante patrimônio histórico, arquitetônico-urbanístico, cultural, ambiental, tecnológico e social. Destacam-se alguns fatores que contribuíram para o abandono e esquecimento da vila a partir de 1946:

1. **quebra do monopólio em 1938 pela Estrada de Ferro Sorocabana** - que rompe a hegemonia da SPR no transporte de cargas até Santos pela Serra do Mar, construindo o ramal Mayrink-Santos, que transpunha a serra por simples aderência do trem, sem a necessidade de um sistema especial, como o funicular e a cremalheira⁶.
2. **rodoviarismo: inauguração da rodovia Anchieta em 1947**, concorrendo com a SPR no quesito de transposição da serra, ao traçar estradas paralelas aos trilhos - o que contribuiu para acirrar a competição entre rodovias e ferrovias, em vez de estimular a

integração intermodal de transportes (DE PAULA, 2010, apud SILVA, 2017)

3. **perda da qualidade de serviços dos trens a partir da década de 1940.** A partir de 1940, o desenvolvimento industrial da região entre Santo André e Lapa acarretou num considerável aumento de trens suburbanos e, em 1952, embora a capacidade total da linha nesse trecho não estivesse esgotada, começaram a haver atrasos. A perda de qualidade nos serviços de operação da linha se intensificaram muito mais quando a administração passou para o governo nacional. (MENUCCI, 1947 apud CRUZ, 2013). A partir da década de 1950, com o incentivo e fortalecimento da indústria automobilística e a ampliação da construção das estradas de rodagem, inicia-se a decadência da rede ferroviária e o esquecimento da Vila de Paranapiacaba. (CRUZ, 2013)
4. **Criação da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) em 1957**, que passa a centralizar a administração das ferrovias. Dessa forma, o distanciamento do centro das decisões referentes à ferrovia, acaba por agravar os problemas já em curso desde o fim da concessão (SILVA, 2017)
5. **implantação do novo sistema de cremalheira em substituição ao funicular em 1974 - desativação parcial do sistema funicular.** A vila foi ainda mais esvaziada, muitos ferroviários foram demitidos ou aposentados e o local foi se tornando num pátio para antigas composições sucateadas. Em 1982, o segundo sistema funicular foi desativado por completo. As inúmeras casas de turma ao longo da serra foram desmontadas e a antiga estação do Alto da Serra, de 1896, sofreu um incêndio que a destruiu inteiramente (CRUZ, 2013).
6. **dispensa de funcionários** a partir de 1981 devido a desativação do sistema funicular em 1982 (ALAMINO, 2011; SILVA, 2017). Já em 1978, os mais antigos funcionários da ferrovia se aposentaram e tiveram que sair de suas casas para ceder espaço a novos trabalhadores, levando ao estabelecimento de novas relações entre os moradores e a Vila (MEYER, 1999). A vila que abrigou famílias ao longo de gerações, ganha um novo cenário com as demissões compulsórias, antigos moradores tiveram que deixar suas casas e a vila, que com a encampação da RFFSA, deixou de receber a prestação de serviços e a manutenção que no passado existia.
7. **graças ao Programa Nacional de Desestatização⁷, em 1992, a CPTM** (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) passa a gerir os serviços de transporte de passageiros sobre trilhos na região metropolitana, inclusive no trecho Paranapiacaba-Jundiaí. Em 1996, a ferrovia passa a ser de responsabilidade do consórcio privado Malha Região Sudeste (MRS), que passa a administrar o transporte de cargas neste trecho pelo período de 30 anos (ou

6. Este trecho do ramal Mayrink-Santos deveria respeitar uma das cláusulas do contrato de concessão da SPR, que proibia qualquer outra ferrovia de operar o mesmo trajeto numa distância inferior a trinta quilômetros para cada lado dos trilhos da SPR. O não cumprimento desta cláusula por parte da Sorocabana, acabou contribuindo para a decadência da linha operada pela companhia inglesa, antes mesmo do prazo final de sua concessão (CRUZ, 2013).

7. Estratégia adotada pelo Governo Federal que visava a transferência à iniciativa privada de empresas e atividades ineficientes exploradas pelo Estado - Decreto nº473 de 10/03/1992 - Ministério dos Transportes

8. cf. SILVA, 2017, p. 28-33 para justificativa do encerramento das operações da CPTM no trecho entre Rio Grande da Serra e a vila ferroviária de Paranapiacaba.

seja, até 2026) (D'AGOSTINI e ABASCAL, 2014, p.140; SILVA, 2017, p.28). Até 2001, o transporte de passageiros para Paranapiacaba era atendido pelos trens da CPTM, que passou a ser apenas nos fins de semana, e um ano depois, ocorreu a **suspensão total dos trens de passageiros para a vila**⁸.

Diante do cenário de abandono, descaso e decadência, o quadro de estagnação da localidade se aprofunda ainda mais. Segundo Silva (2017):

Outro efeito da falta de planejamento governamental reflete na precariedade da oferta de serviços essenciais na vila, como o abastecimento de produtos – como já acontece com os serviços de saúde e educação. Sem mais contar com as cooperativas de consumo, a estrutura de abastecimento foi reduzida a alguns estabelecimentos comerciais cujos preços eram considerados caros e a variedade insuficiente, forçando os habitantes a se deslocarem aos municípios vizinhos para atenderem às suas necessidades. [...] Por não haver moradores habitando os imóveis muitos habitantes passam a fazer a manutenção de suas casas com materiais retirados das residências vazias, além de pintarem as fachadas com outras cores, descaracterizando-as. Completando o quadro de abandono, o pátio ferroviário passa a receber grande quantidade de vagões deteriorados pela falta de manutenção, acumulados à espera de algum destino. Com a saída dos ex-funcionários, famílias que moravam na própria vila e na Parte Alta, além de ferroviários e pessoas vindas de outros municípios da RMSP, passam a ocupar de forma ilegal as casas, parte temendo uma nova onda de depredação e outras em busca de aluguéis com valores mais baixos. A vinda de parte desses novos habitantes acentua a mudança no perfil de habitantes da parte baixa da vila, composta, em sua maioria, de ferroviários e seus parentes ou pessoas cujo passado tenha relação com a ferrovia. (SILVA, 2017)

9. No Brasil, “cidade-dormitório” é uma designação usada para descrever aglomerados urbanos cuja grande parte de sua população realiza suas atividades cotidianas (trabalho, educação e lazer) em outra cidade, em geral uma sede metropolitana. Para isso, os moradores dessas cidades-dormitórios devem se locomover até a cidade-núcleo diariamente, gerando um movimento pendular. Na literatura nacional, principalmente após a década de 1970, este termo costuma ser associado aos municípios que apresentam um baixo nível de desenvolvimento socioeconômico, precárias condições de habitação e nítida dependência econômica de um polo regional. Carrega um sentido pejorativo ao ser imediatamente associado à marginalização e periferização da pobreza no contexto da expansão metropolitana.

O desemprego após a desativação do sistema funicular, a acessibilidade precária da vila causado pelo transporte ineficiente, distância geográfica e a fraca participação do poder público culminaram, por um lado no êxodo da antiga população, por outro, na atração de pessoas de fora da vila, pelo baixo valor dos aluguéis. A vila passa a servir de “cidade-dormitório”⁹ onde os moradores trabalham fora da vila durante o dia e retornam apenas a noite para as casas (ALAMINO, 2011).

O estado decadente da vila era tão alarmante que em 2000, Paranapiacaba foi indicada a inscrição ao World Monument Fund (WMF) como um dos 100 monumentos mais importantes do mundo em risco, de forma a chamar a atenção do governo e tornar Paranapiacaba conhecida em todo o mundo. A vila permaneceu na referida lista entre 2003 e 2007.

ações de preservação

•planos e programas

A preocupação pelo patrimônio da Vila Ferroviária de Paranapiacaba só é retomada na década de 1980, quando se vê ameaçado o patrimônio ambiental da Serra do Mar, ou seja, o entorno imediato da vila. Surgem inúmeros movimentos populares e programas institucionais

pela preservação do sistema férreo, do conjunto arquitetônico e dos remanescentes da Mata Atlântica, como o Projeto Gerenciamento Participativo de Áreas de Mananciais (GEPAM) em parceria com o Centro de Assentamento Humano da Universidade de British Columbia (CHS-UBC) e a Agência Canadense de Desenvolvimento Internacional (CIDA), a criação da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo (RBCV) em 1994 pela Unesco, o programa “Viva Cidade” entre 1989 e 1992 pela prefeitura de Santo André e as Centrais de Atendimento.

O **Condephaat** inicia o processo de tombamento em 1982, e sua conclusão data de 1987 por meio da Resolução Estadual 37/87, a Vila de Paranapiacaba e entorno são tombados na esfera estadual como bem cultural de interesse histórico, arquitetônico-urbanístico, ambiental e tecnológico. Os elementos tombados da vila foram justificados separadamente:

- A Parte Baixa foi tombada pela exclusividade de seu conjunto urbanístico, um dos únicos exemplares no Brasil de núcleo urbano planejado com uso especializado de Vila Ferroviária - composto por edificações em sua grande maioria construídas com madeira e com características arquitetônicas de influência europeia (porém sem a distinção entre a Vila Velha e a Vila Martin Smith de formação e urbanização contrastantes)
- A Parte Alta tem um papel histórico importante como local de comércio e de serviços necessários para todo o núcleo urbano, denotando características arquitetônicas e urbanísticas oriundas da tradição luso-brasileira associadas ao emprego de material e técnica construtiva adotados pelos ingleses em Paranapiacaba
- Área natural, parcela do conjunto serrano da Serra do Mar, onde se encontram importantes bacias de drenagem, formadoras do Rio Mogi e do Rio Grande da Serra, além das cabeceiras com nichos de nascentes que abastecem o núcleo urbano de Paranapiacaba, bem como sua vegetação local, área formadora de ecossistemas propiciados e mantenedores da fauna local e importante fator na proteção do solo.
- A linha férrea e seus complementos resguardam remanescentes do antigo sistema funicular, como os 4º e 5º Patamares dos Novos Planos Inclinação da Serra e seus equipamentos.

Juntamente com o tombamento no âmbito estadual da Vila, foi feita a Resolução SC 40/85, da área do Estado de São Paulo da Serra do Mar e de Paranapiacaba, incluindo a Reserva Biológica do Alto da Serra de Paranapiacaba e o Parque Estadual da Serra do Mar, além dos esporões, morros isolados, ilhas e trechos de planícies litorâneas, preenchendo os vazios existentes entre parques e reservas. O tombamento da Serra do Mar pelo Condephaat alterou os paradigmas do cenário de preservação brasileira. De acordo com Crispim (2016, p.10), nos limites da atuação do Condephaat, a paisagem conformou-se como um interesse lugar

10. Processo no 1.252-T-87

11. Entretanto, no site oficial do IPHAN consta que o tombamento da vila de Paranapiacaba ocorreu em 2008

12. Embora tenha sido essa a justificativa para a atribuição de valor pelo Iphan no caso de Paranapiacaba, esse tipo de raciocínio já havia sido contestado por Alois Riegl em 1903, no qual um bem não precisa ser excepcional para apresentar valor artístico

comum de reelaboração das práticas de preservação do patrimônio cultural em contraponto a legislação brasileira de patrimônio que tem no bem edificado e na arquitetura suas principais matrizes. No entanto, apesar dos avanços no diálogo referente à preservação das paisagens no órgão estadual, a resolução de tombamento de Paranapiacaba trata os elementos a serem protegidos individualmente, sem inter-relacioná-los.

Na esfera federal, o **Iphan**¹⁰ inicia o processo de tombamento em 1985 e o oficializa em 2002¹¹ (ALAMINO, 2011; CRUZ, 2013; D’Agostini e Abascal, 2014; FIGUEIREDO, 2014; entre outros). Segundo o relator do processo, Nestor Goulart Reis Filho, “a Vila Ferroviária de Paranapiacaba apresenta evidente interesse histórico”, e levanta a hipótese da existência de valor artístico e paisagístico. Para Nestor, Paranapiacaba constitui uma vila tipicamente construída por empresa, para solução de seus problemas, servindo de apoio para obras na serra - uma vila de operadores para os trabalhos de funcionamento da ferrovia. Também aponta que o hipotético valor artístico das edificações não se justifica com base na sua excepcionalidade¹²:

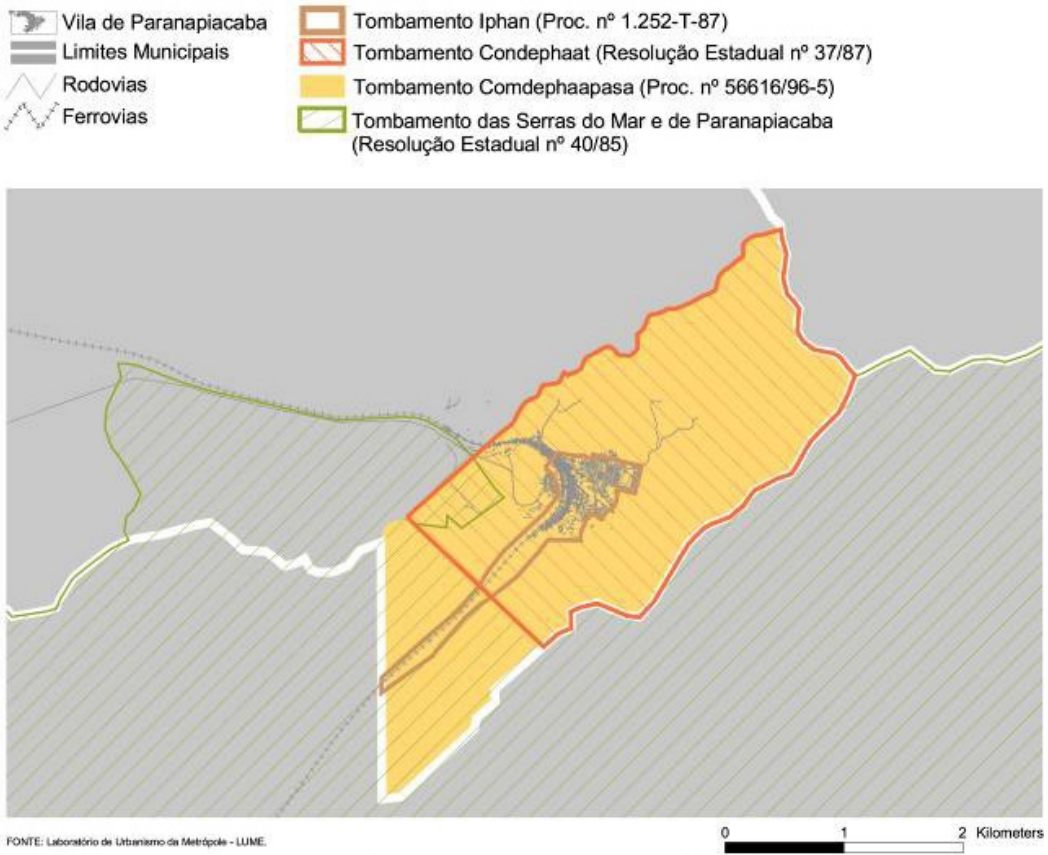
“Acreditamos que essa excepcionalidade não existe. Excepcionalidade existe em termos construtivos, em termos técnicos, por não se tratar de um padrão técnico corrente. Mas não existe excepcionalidade artística, isto é, não existe qualidade de projeto arquitetônico e urbanístico que justifique ou que possa justificar um tombamento nesses termos. Para nós, o valor artístico, na arquitetura e no urbanismo, está na lógica do projeto e não no estilo. Os projetos em Paranapiacaba são muito simples. [...] No caso da Vila de Paranapiacaba, o traçado urbanístico, muito simples, não chega a apresentar características de excepcionalidade. Ao mesmo tempo, não reconhecemos no projeto as preocupações de exploração do valor simbólico, encontradas em geral nas áreas das cidades que se tornam representativas das comunidades, ou de setores sociais significativos dessas comunidades” (REIS FILHO, 2002)

Essa simplicidade apontada no relato de Nestor não deve ser interpretada com conotação pejorativa. Muito pelo contrário, o autor reitera essa simplicidade como parte de um registro histórico da vida urbana nas cidades brasileiras, tendo Paranapiacaba como um exemplo de vila de trabalhadores, um dos maiores empreendimentos técnicos para a história do estado de São Paulo. Ulpiano Bezerra de Meneses observa a insistência dos órgãos de patrimônio cultural em preservar os edifícios monumentais, aqueles pertencentes ao Estado, à Igreja, aos grandes proprietários rurais e urbanos, em detrimento dos locais representativos do trabalho urbano e da vida dos trabalhadores. Portanto, o tombamento pelo Iphan é justificado por Paranapiacaba tratar-se de um bem cultural de valor histórico excepcional, documento das condições de organização do trabalho e condições de vida dos trabalhadores das grandes empresas no Brasil da segunda metade do século XIX.

Entretanto, foram desconsiderados os bens móveis (máquinas, equipamentos, locobreques, locomotivas e vagões), a Parte Alta e toda a

área natural envoltória¹³. A área tombada pelo Iphan, portanto, é menor do que a tombada pelo órgão estadual e municipal, como costuma ser em bens protegidos pelas três instâncias.

No nível municipal, o **Comdephaapasa** inicia o processo de tombamento em 1996¹⁴ e o oficializa em 2003, após um longo debate sobre a situação fundiária da Vila (ALAMINO, 2011, p. 7). A área definida pelo tombamento inclui toda a área urbana da Vila e o meio ambiente natural que a cerca - o Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba, assim como a Linha Férrea e seus complementos: ruínas das pontes da Serra Velha e da Máquina Fixa no 4º Patamar. Todavia, no ato do tombamento, o corpo técnico municipal informou sobre a necessidade de uma regulamentação posterior das áreas tombadas, observando-se os níveis de proteção de cada área em questão.



F 17 Perímetros de tombamentos de Paranapiacaba. Elaboração: LUME FAU USP. Fonte: Figueiredo, 2014.

Alamino (2011) observa que em nenhuma das três instâncias de poder que a Vila foi tombada foram regulamentados os processos, enquanto Figueiredo (2014) aponta a falta de diálogo entre os órgãos, ocasionando em um paralelismo de procedimentos e uma confusão de critérios para preservação. Para cada intervenção, são gerados três processos independentes para cada órgão, cada um com tempo diferente

13. Embora o processo tenha indicado a permanência do nome “Vila Ferroviária de Paranapiacaba”

14. Processo no 56616/96-5

de aprovação, recebendo, ainda, pareceres distintos. Isto acabou comprometendo o objetivo principal: a preservação do patrimônio. Esses problemas só foram sanados a partir de 2005, quando a subprefeitura promoveu a articulação dos três órgãos para o estabelecimento de uma gestão compartilhada (FIGUEIREDO, 2014, p.286).

•compra da vila pela pmsa e o plano patrimônio

Esperando melhorar o estado decadente da vila ferroviária, a Prefeitura Municipal de Santo André compra Paranapiacaba em janeiro de 2002 e implanta a Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense¹⁵ e o Programa de Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável de Paranapiacaba, intensificando-se o processo de recuperação desse patrimônio, compreendido e gerido, desde então, como paisagem cultural. Estas ações visavam a revitalização e desenvolvimento econômico e social da população local através do turismo cultural e ecológico, como em planos anteriores, porém restabelecendo o poder central na vila após cinco décadas.

O conceito de paisagem cultural, utilizado pelo Comitê do Patrimônio Mundial da UNESCO desde 1992, foi adotado para Paranapiacaba e buscava ampliar a noção de patrimônio, considerando sua multidisciplinaridade e pressupondo a integração de vários aspectos de diversos campos disciplinares, ao relacionar os conceitos de memória e história e outros advindos da geografia, antropologia e urbanismo, aliado a ação integrada do planejamento urbano e gestão territorial a políticas culturais, ambientais, econômicas e sociais (D'AGOSTINI E ABASCAL, 2014, p.140). Essa complexidade da gestão do patrimônio exigia revisão, adaptação e reformulação das políticas de preservação vigentes, e neste contexto foi apresentado o Plano Patrimônio de Paranapiacaba (2003).

O Plano Patrimônio buscava o aproveitamento dos atrativos naturais e do conjunto arquitetônico como forma de promover ações voltadas para o segmento do turismo cultural e da aventura para o desenvolvimento econômico e social da população local, através de uma implantação gradativa. Para a formulação deste, aproveitou-se o estudo realizado em 1999 pelo Laboratório de Urbanismo da Metrópole (LUME-FAUUSP) para a caracterização da vila e seu potencial físico e natural, denominado “Plano de Desenvolvimento Sustentável de Paranapiacaba”. (SILVA, 2017, p. 34).

De acordo com Figueiredo (2011), com o objetivo de gerar renda para a população local, o projeto foi estruturado em três etapas: a primeira de implantação, a segunda de qualificação e a terceira de formalização dos empreendimentos e empreendedores. A primeira etapa focou na geração de emprego e renda a partir do turismo, como um dos principais objetivos do plano, além de impulsionar e reforçar a imagem da vila como destino turístico. Para isso, foi criado o Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba em 2003 como produto ecoturístico, oferecendo trilhas,

arvorismo, e interpretação ambiental na Mata Atlântica; organizado o calendário em uma programação anual de mês a mês com oportunidades e focos de atração, como a Festa do Cambuci, Encontro de Bruxas e Magos e o Festival de Inverno; e a criação de um mapa turístico para distribuição e placas de informação ao longo da vila.



F 18 Mapa da Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Elaboração: PMSA. Fonte: Secretaria de Desenvolvimento e Geração de Emprego, c2022.

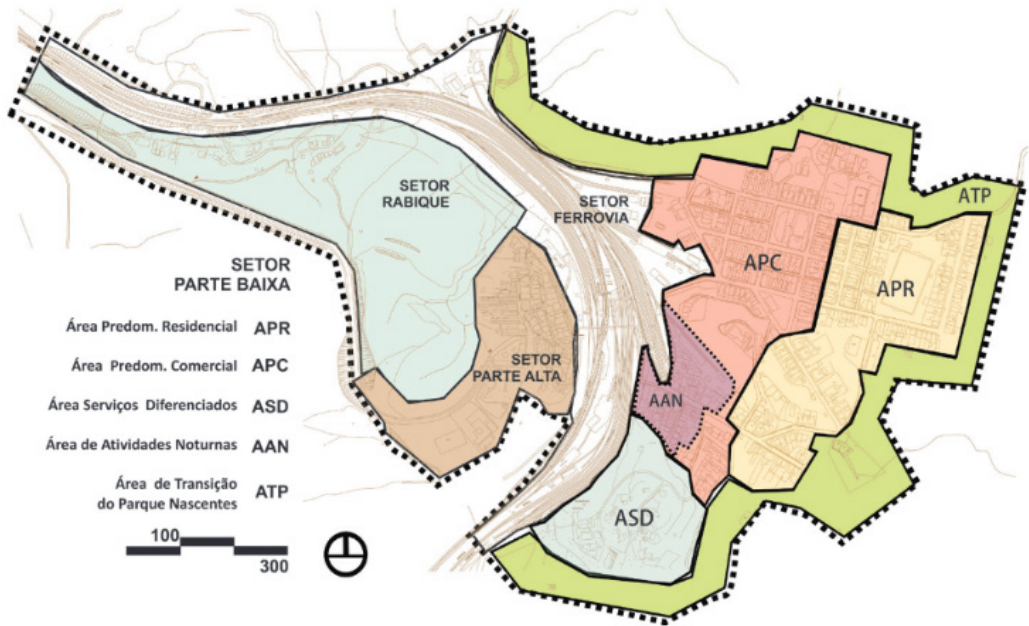
A segunda etapa foi implantada entre 2005 e 2008, e foi priorizada a qualificação dos empreendimentos abertos na etapa anterior, bem como a integração entre desenvolvimento turístico e social, conservação ambiental e preservação do patrimônio cultural. Foram criados o Programa de Qualificação de Serviços Turísticos (PQST) e a Certificação 5º Patamar, para oferecer aos empreendedores e moradores um conjunto de cursos abordando temas entre empreendedorismo, educação ambiental, patrimônio e turismo. Esta etapa também consistiu na implantação do “Circuito Museológico” em 2007, baseado na concepção de “museu a céu aberto”. Contrapondo-se ao museu tradicional, seu ambiente é o território e não o prédio institucional, seu público é a comunidade e não os visitantes e sua coleção é o seu patrimônio como um todo (FIGUEIREDO, 2014).

Entre a primeira e a segunda etapa, foi elaborada a ZEIPP em 2004 pelo Plano Diretor Participativo de Santo André (Lei 8.696) e regulamentada em 2007 (Lei 9.018). Trata-se de uma simbiose entre o que seria um plano diretor local com regramentos de uso e ocupação do território. Constitui-se no principal instrumento de orientação da política

15. Mais sobre o funcionamento da subprefeitura cf. FIGUEIREDO, 2014, p. 290-292.

16. cf. FIGUEIREDO, 2011.

de desenvolvimento urbano e gestão territorial da paisagem cultural de Paranapiacaba¹⁶.



F 19 ZEIPP. Elaboração: Vanessa Figueiredo. Fonte: Figueiredo, 2013.

A terceira etapa, entretanto, não chegou a ser implantada devido a troca da gestão municipal em 2009 (FIGUEIREDO, 2011). Silva (2017, p.61) observa que a descontinuidade de projetos de gestões passadas é característica marcante do sistema político brasileiro em todas as esferas de poder. Os cursos de educação patrimonial e a formação de monitores culturais implementados ao longo do Plano Patrimônio cessaram, entre outros rompimentos de atividades pensadas para um diagnóstico a longo prazo da vila. Todos os procedimentos compartilhados entre Iphan, Condephaat e Comdephaapasa para orientação e aprovação conjunta de obras se encerraram e os órgãos voltaram a permanecer distantes da vila como antes (FIGUEIREDO, 2014). Por este motivo, em 2010, o governo retirou publicamente a candidatura a patrimônio mundial da UNESCO, sem maiores esclarecimentos e por tempo indeterminado¹⁷ (TRIBUNA, 2010; FIGUEIREDO, 2014). Candidata desde 2008, a inscrição de Paranapiacaba será discutida no próximo capítulo.

17. “O IPHAN, por sua vez, diante do desmonte do governo local e das políticas públicas desenvolvidas, bem como da batalha para emplacar a candidatura do Rio de Janeiro, conquistada somente em 2012, não angariou esforços para desenvolver a proposta de Paranapiacaba”(FIGUEIREDO 2014, p.388)

2. Candidatura de Paranapiacaba a Patrimônio da Humanidade

Ainda que Paranapiacaba esteja apenas na Lista Indicativa da Unesco, é pertinente discutir a tentativa de sua inscrição, seus objetivos e justificativa, diante da trajetória de preservação cultural da vila. Antes de discutir a candidatura em si, apresenta-se uma breve introdução sobre o patrimônio mundial e a evolução dos critérios e condições para o estabelecimento do Valor Universal Excepcional. Em seguida, trata-se da criação da categoria misto, visando resolver a dicotomia entre cultura e natureza instaurada pela Convenção, e a adoção posterior da Paisagem Cultural em 1992. A introdução da paisagem na Unesco levou a uma série de discussões, uma delas referente a distinção entre paisagens urbanas e paisagens rurais, que culminou na Recomendação da Paisagem Histórica Urbana em 2011, adotada pela Convenção do Patrimônio Mundial, a qual este trabalho comenta sobre seus objetivos e metodologia. Então, parte-se para a análise da candidatura de Paranapiacaba, envolvendo sua história, os critérios adotados e sua justificativa.

evolução do patrimônio mundial

A Convenção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural, adotada em 1972 pela UNESCO, tem como objetivo incentivar a preservação de bens culturais e naturais considerados significativos para a humanidade. Trata-se de um esforço internacional de valorização de bens que, por sua importância como referência e identidade das nações, possam ser considerados patrimônio de todos os povos. Cabe aos 194 países signatários desse acordo indicar os bens a serem inscritos na Lista do Patrimônio Mundial através da Lista Indicativa. As informações sobre cada candidatura são avaliadas pelos órgãos assessores da Convenção (Icomos e IUCN)¹⁸ e sua aprovação final é feita, anualmente, pelo Comitê do Patrimônio Mundial, composto por representantes de 21 países. O Brasil ratificou a Convenção, em 1978. Os dossiês de candidatura brasileiros são preparados pelo Iphan, para os bens de categoria cultural, e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), para os naturais.

A UNESCO classifica o patrimônio entre material (cultural, natural ou misto) e imaterial. O Patrimônio Imaterial contempla os saberes, práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas - com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados - que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural. Uma das formas de proteção dessa porção imaterial da herança cultural é a Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial, adotada pela Unesco em 2003. (IPHAN, c2014)

O patrimônio cultural e o patrimônio natural estão definidos nos

18. A avaliação das candidaturas dos bens naturais é realizada pela International Union for Conservation of Nature (IUCN) e para o patrimônio cultural, o International Council on Monuments and Sites (ICOMOS)

A IUCN foi fundada em 1948 e reúne governos nacionais, ONGs e cientistas em parceria mundial. Sua missão é influenciar, encorajar e assistir sociedades em todo o mundo a conservar a integridade e a diversidade da natureza, e assegurar o uso equitativo e ecologicamente sustentável de recursos naturais. A IUCN é sediada em Gland, na Suíça. (UNESCO, 2021, p. 26).

O ICOMOS é uma organização não governamental sediada em Paris, França. Fundada em 1965, seu papel é promover a aplicação da teoria, da metodologia e das técnicas científicas para a conservação do patrimônio arquitetônico e arqueológico. Seu trabalho é baseado nos princípios da Carta Internacional de Conservação e Restauração de Monumentos de 1964 (a Carta de Veneza). (UNESCO, 2021, p. 26).

artigos 1º e 2º da Convenção do Patrimônio Mundial. O **Patrimônio Cultural** é composto por monumentos, grupos de edifícios ou sítios que tenham valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, arqueológico, científico, etnológico ou antropológico. Incluem obras de arquitetura, escultura e pintura monumentais ou de caráter arqueológico, e, ainda, obras isoladas ou conjugadas do homem e da natureza. São denominadas **Patrimônio Natural** as formações físicas, biológicas e geológicas excepcionais, habitats de espécies animais e vegetais ameaçadas e áreas que tenham valor científico, de conservação ou estético excepcional e universal. (IPHAN, c2014)

A distinção entre patrimônio cultural e o natural era baseada em critérios estabelecidos em 1976, por meio das Diretrizes Operacionais de 1977 para guiar a implementação da Convenção do Patrimônio Mundial. Para um bem ser considerado de **Valor Universal Excepcional** (VUE ou OUV), característica condicionante para determinação de um Patrimônio Mundial, o bem deve se encaixar em um ou mais dos dez critérios (i-x). No quadro abaixo são listados os critérios separados entre culturais (i-vi) e naturais (vii-x)¹⁹.

19. Até 2005, os critérios eram separados em duas listas: cultural de (i) a (vi) e naturais de (i) a (iv), e a partir de então, os critérios são tratados de (i) a (x) como uma lista única.

Critérios para inscrição do bem como Patrimônio Mundial da Unesco	
i	representar uma obra-prima do gênio criativo humano;
ii	ser a manifestação de um importante intercâmbio de valores humanos durante um determinado período ou em uma área cultural específica, no desenvolvimento da arquitetura, das artes monumentais, de planejamento urbano ou de paisagismo;
iii	apontar um testemunho único ou excepcional de uma tradição cultural ou de uma civilização ainda viva, ou que tenha desaparecido;
iv	ser um exemplo excepcional de um tipo de edifício ou de conjunto arquitetônico ou tecnológico, ou de paisagem que ilustre uma ou várias etapas significativas da história da humanidade;
v	constituir um exemplo excepcional de habitat ou assentamento humano tradicional ou do uso da terra ou do mar, que seja representativo de uma cultura ou de culturas, ou interação humana com o ambiente especialmente as que se tenham tornado vulneráveis por efeitos de mudanças irreversíveis;
vi	estar associado diretamente ou tangivelmente a acontecimentos ou tradições vivas, com idéias ou crenças, ou com obras artísticas ou literárias de significado universal excepcional. (O Comitê considera que este critério deve ser aplicado conjuntamente com outros critérios, salvo em circunstâncias excepcionais);
vii	conter fenômenos naturais extraordinários ou áreas de uma beleza natural e uma importância estética excepcionais;

viii	ser exemplo excepcional representativo dos diferentes períodos da história da Terra, incluindo o registro da evolução, dos processos geológicos significativos em curso, do desenvolvimento das formas terrestres ou de elementos geomórficos e fisiográficos significativos;
ix	ser exemplo excepcional que represente processos ecológicos e biológicos significativos para a evolução e o desenvolvimento de ecossistemas terrestres, costeiros, marítimos e de água doce e de comunidades de plantas e animais;
x	conter habitats naturais mais importantes e mais representativos para a conservação in situ da diversidade biológica, incluindo aqueles que abrigam espécies ameaçadas que possuam um valor universal excepcional do ponto de vista da ciência ou da conservação.

F 20 Fonte: WHC Unesco. Operational Guidelines 2021. Tradução da autora.

Além de atender pelo menos um dos critérios mencionados, para ser considerado de Valor Universal Excepcional, o bem também deve atender as condições de integridade e autenticidade²⁰, e deve apresentar um sistema adequado para sua proteção e gestão para garantir a sua preservação. Estes são os três pilares que sustentam o VUE conforme ilustra a figura abaixo (FÉRES, 2021, p. 69). A declaração de VUE deve ser redigida para o dossiê de candidatura, assim como a delimitação da área de proteção, sua zona de entorno, seu estado atual de conservação, incluindo ameaças ou pressões ao VUE, e uma análise comparativa com outros bens da lista mundial (UNESCO; IPHAN, 2013).



F 21 Fonte: UNESCO; IPHAN, 2013, p. 60.

20. Autenticidade e integridade são condicionantes para a atribuição do VUE adotadas pelo Comitê que geram extensas discussões, ainda que interessantes, não é o foco deste trabalho.

cf. LORETTO, Rosane Piccolo. As [des]venturas da integridade no Patrimônio Mundial. 345f. Tese Doutorado-Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016

cf. MAYUMI, Lia. Monumento e Autenticidade. Tese Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999

21. “Outstanding Universal Value means cultural and/or natural significance which is so exceptional as to transcend national boundaries and to be of common importance for present and future generations of all humanity. As such, the permanent protection of this heritage is of the highest importance to the international community as a whole.” (WHC, 2021 Operational Guidelines, p. 24)

Segundo as Diretrizes Operacionais (2021) o patrimônio mundial deveria ser expressão de um valor universal excepcional, sendo esse a manifestação da sua importância cultural ou natural que transcenderiam as fronteiras nacionais e se revestiriam do mesmo caráter inestimável para as gerações atuais e futuras de toda a humanidade, e sua proteção permanente de importância para toda a comunidade internacional²¹. Ainda, segundo as Diretrizes Operacionais, o VUE é uma categoria especial de relevância cultural e/ou natural, mas reconhece a existência dos outros níveis de valores do patrimônio, tais como local, regional e nacional. Entretanto, é possível afirmar a existência de um valor universal? Assumir um patrimônio comum a humanidade, reconhecendo e respeitando as especificidades culturais de cada região simultaneamente?

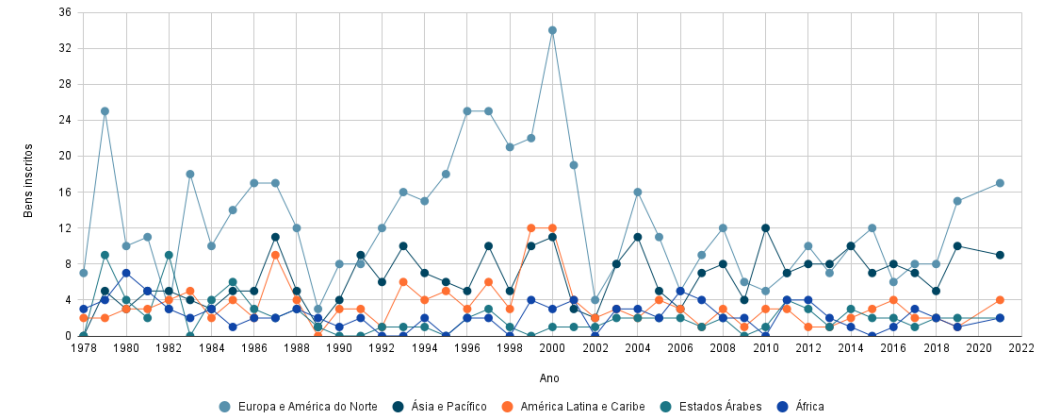
A Convenção da Unesco corrobora com uma filosofia recente que procura difundir a ideia de um patrimônio comum da humanidade através de um “modelo patrimonial plenamente democrático e instigador do multiculturalismo” (POULOT, 1992, apud PEIXOTO, 2002). Por outro lado, diversos autores criticam a ausência de clareza conceitual acerca do valor universal (CHOAY, 2011; LORETTO, 2016; FÉRES, 2021, entre outros) pois não existe um consenso acerca deste conceito, portanto até que ponto pode-se afirmar que o valor universal deve se sobrepor aos valores regionais e locais?

Segundo Choay (2011), a criação desta “identidade planetária de valor universal – o de espécie humana”, com a instauração dos “Patrimônios da humanidade”, faz parte do processo da inflação patrimonial. Tal processo toma a cultura como um objeto de consumo, e faz com que se afaste de seu real significado, a noção viva e não conceitualizada, na qual é a própria comunidade local, regional ou nacional que cuida e habita nos lugares patrimoniais. Assim, Choay (2011) defende que o patrimônio pertencente a uma civilização ou cultura é singular, portanto, considera contraditória a ideia de atribuição de “valor universal” aos monumentos de determinada cultura. A autora também compartilha com Smith (2006) o entendimento de que este discurso oficial do patrimônio se forja a partir da visão e dos valores ocidentais.

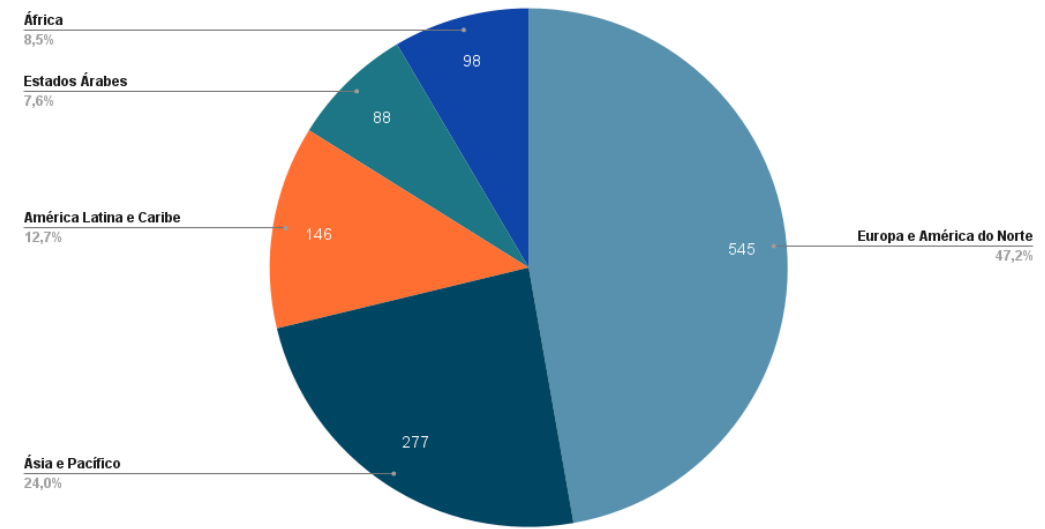
Ora, por definição, o patrimônio de uma civilização ou de uma cultura lhe é próprio. A noção de universalidade em matéria de patrimônio tem sentido apenas como característica global de nossa espécie e implica então a totalidade de suas produções. Como escolher a partir dessa totalidade? A Convenção não dá qualquer critério desse “valor excepcional” (...), cabendo ao Comitê defini-lo. É evidente que os critérios de designação, os da ciência, da história e da história da arte são aqueles definidos pela tradição ocidental. (CHOAY, 2011, p. 171)

Não foram poucos os trabalhos que criticam a primazia conferida aos bens culturais em detrimento dos bens naturais e das dimensões monumentais em relação a outras dimensões da cultura e, em geral, como a lista do patrimônio mundial reforçava a visão e os valores ocidentais,

percebidos na discrepância entre o grande volume de bens europeus em detrimento dos outros continentes. Essas críticas conduziram a Unesco a mudar a sua política de certificação do patrimônio cultural (Unesco, 2002), de maneira a frear as inscrições desses países, mas incentivar países que não tenham qualquer bem inscrito na lista. É possível observar nos gráficos abaixo o efeito dessa mudança, porém a predominância dos bens europeus e norte-americanos ainda se mantém.



F 22 Bens inscritos por ano. Fonte: WHC, 2021. Elaboração da autora



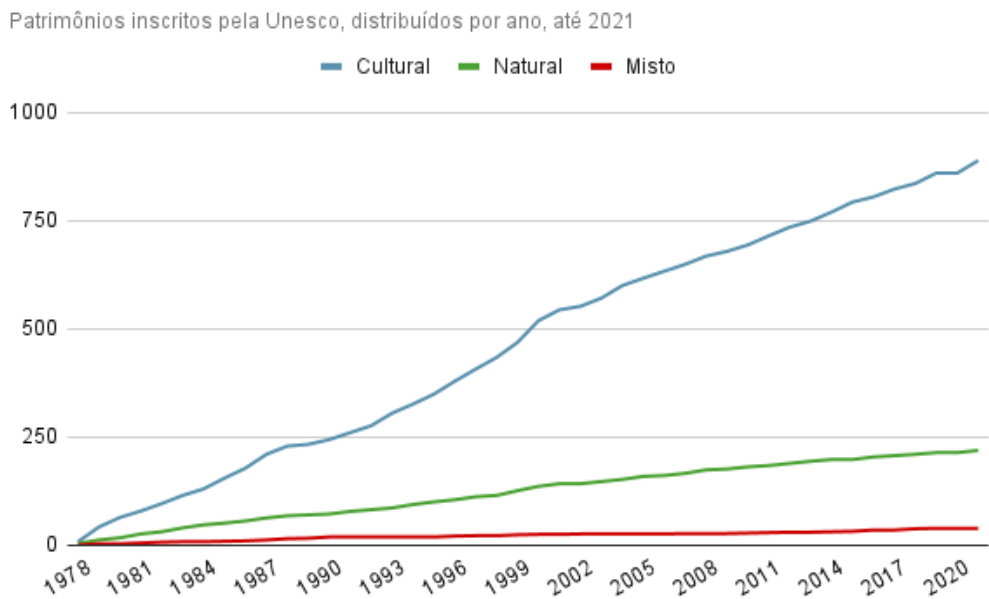
F 23 Total de bens inscritos por região. Fonte: WHC, 2021. Elaboração da autora

•a dicotomia entre cultura e natureza: a categoria mista

Apesar da preocupação com a preservação dos bens culturais e naturais, a Convenção do Patrimônio Mundial criou uma dicotomia entre cultura e natureza, pois, naquele momento os ambientalistas defendiam que para a plena conservação da natureza de uma região, quanto menor fosse a interferência humana, melhor. Pelo outro lado, similarmente, no âmbito cultural, o foco se voltava para o patrimônio arquitetônico edificado, monumentos e estruturas, edificações e ruínas como um fenômeno isolado, principalmente nas mentes dos arquitetos, historiadores da arquitetura com tendência a dar grande atenção aos aspectos formais, em detrimento de uma preocupação com o contexto, social e físico, e com a paisagem. (FOWLER, 2003; RIBEIRO, 2007).

Segundo Pereira (2018), essa dicotomia vem do contexto histórico no qual a elaboração da Convenção está inserida, quando se consolida uma visão europeia de preservação dos sítios culturais e norte-americana de conservação da natureza. No entanto, diante do amadurecimento das discussões e da diversidade dos sítios, foi posteriormente criada a categoria de **patrimônio “misto”** em 1979, para aqueles que tinham sua inscrição justificada tanto por critérios naturais quanto culturais em conjunto, mas sem que a integração entre “natureza” e “cultura” fosse, necessariamente, objeto de valoração.

Contudo, Pereira também aponta que a categoria de patrimônio misto não foi suficiente para resolver a dicotomia entre natureza e cultura, resultando em uma baixa adesão na adoção do patrimônio misto por parte dos Estados membros – apenas 39 sítios de um total de 1154 inscrições, como mostra o gráfico abaixo:



F 24 Bens inscritos (acumulativo) por ano e por categoria. Elaboração da autora. Fonte: UNESCO WHC, 2021.

O debate em relação a essa questão da classificação do patrimônio mundial foi se ampliando. O desenvolvimento de disciplinas como a ecologia política e a discussão em torno de categorias como a de desenvolvimento sustentável provocou uma valorização no contexto internacional das relações harmoniosas entre os homens e o meio ambiente. Foi em resposta a esse contexto que a categoria de paisagem cultural começou a ser pensada mais fortemente pela UNESCO.” (RIBEIRO, 2007, p. 38)

•adoção da paisagem cultural

De uma forma geral, o termo paisagem é adotado por diversas disciplinas e é polissêmico, sendo que seu significado e interpretação variam conforme o campo de estudos, fazendo-se necessário o aprofundamento sobre suas raízes históricas, semânticas e filosóficas para a compreensão de sua acepção (FÉRES, 2021, p. 43). Não pretendo tratar do debate de maneira aprofundada pois a polissemia e a complexidade do termo paisagem exigem uma investigação teórica e conceitual para sua melhor compreensão²².

“Paisagem” já havia sido objeto de atenção das discussões internacionais²³, porém a partir de uma perspectiva ligada ao natural e ao estético. A adoção da categoria de paisagem cultural pela UNESCO em 1992, se diferenciou dessas concepções anteriores e, de acordo com Ribeiro (2007, p. 40-41), representou uma ruptura com a dicotomia natureza-cultura ao entender a própria paisagem como um bem, valorizando todas as inter-relações que ali coexistem.

A proposta aprovada da 16ª Sessão do Comitê do Patrimônio Mundial foi elaborada por especialistas de campos científicos diversos, dentre os quais arqueologia, história, ecologia, geografia, arquitetura e planejamento (RIBEIRO, 2007). Na ocasião, a paisagem cultural ficou definida como:

Bens culturais e representam as «obras conjugadas do homem e da natureza» a que se refere o artigo 1º da Convenção. **Ilustram a evolução da sociedade humana e a sua consolidação ao longo do tempo, sob a influência das condicionantes físicas e/ou das possibilidades apresentadas pelo seu ambiente natural e das sucessivas forças sociais, económicas e culturais, externas e internas.**

Devem ser selecionadas com base no seu Valor Universal Excepcional e na sua representatividade em termos de região geocultural claramente definida. Devem ser selecionadas pela sua capacidade de ilustrar os elementos essenciais e distintivos de tais regiões.

A expressão “paisagem cultural” abrange uma grande variedade de manifestações interativas entre o homem e o ambiente natural.

As paisagens culturais frequentemente refletem técnicas específicas de utilização sustentável dos solos, tomando em consideração as características e os limites do ambiente natural em que são estabelecidas, bem como a relação espiritual específica com a natureza. A proteção das paisagens culturais pode contribuir para técnicas modernas de utilização sustentável

22. cf. RIBEIRO, Rafael Winter. Paisagem Cultural e patrimônio. IPHAN/CODEPOC, Rio de Janeiro, 2007

cf. AUGUSTO, Marcelo Gaudio. A Paisagem Como Ferramenta de Preservação. Encontro de História da Arte, n. 13, p. 619-628, 2018

cf. SCIFONI, Simone. A construção do patrimônio natural. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2006. Tese de Doutorado em Geografia Humana.

cf. SCIFONI, Simone. O Patrimônio Desigual: Cidade, memória e a classe trabalhadora. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2022. Livre Docência.

cf. YÁZIGI, Eduardo. A importância da paisagem. In: Turismo e Paisagem. São Paulo: Contexto, 2002.

23. O conceito da paisagem foi discutido na Carta de Atenas (1933), na Convenção de Washington (1940), na Recomendação de Paris (1962), na Carta de Veneza (1964), na Recomendação de Nairóbi (1976), na Carta de Torremolinos (1983) e na Carta de Washington (1986)

dos solos e para manter ou reforçar os valores naturais da paisagem. A existência continuada de formas tradicionais de uso do solo mantém a diversidade biológica em muitas regiões do mundo. Daí que a proteção das paisagens culturais tradicionais seja útil para a manutenção da diversidade biológica. (UNESCO Operational Guidelines, 2021, p. 106 - grifo da autora)

As Diretrizes Operacionais para a Implementação da Convenção do Patrimônio Mundial (UNESCO, 2021) classificam as paisagens culturais em três categorias, a saber:

- (1) Paisagem claramente definida
- (2) Paisagem essencialmente evolutiva
 - (a) Paisagem relíquia (ou fóssil)
 - (b) Paisagem viva (ou contínua)
- (3) Paisagem cultural associativa

As **paisagens claramente definidas** são aquelas criadas intencionalmente pelo homem por motivação estética, religiosa ou política, a partir de um plano ou projeto, podendo associar espaços livres a conjuntos edificadas. É a paisagem com autoria de desenho, ligada às práticas do paisagismo, como parques, jardins, praças, quintas, a exemplo de Sintra, em Portugal e Lednice-Valtice, na República Tcheca.



F 25 Convento dos Capuchos em Sintra, Portugal. Autoria: EMIGUS. Fonte: WHCUnesco
F 26 Lednice-Valtice, na República Tcheca. Autoria: Amos Chapple. Fonte: WHC Unesco

As **paisagens essencialmente evolutivas** são aquelas construídas coletivamente por um grupo social ou uma sociedade. Apresentam a evolução de algum ciclo social, econômico, administrativo ou religioso. Pode ser uma cidade inteira, parte dela ou um grupo de cidades, adquirindo escala regional, e pode se apresentar de duas formas:

Paisagem relíquia ou fóssil, como paisagem-produto, resultante de um processo evolutivo que já teve um fim, com marcas materiais ainda visíveis, como sítios arqueológicos com vestígios materiais de cidades cuja civilização fora extinta ou, simplesmente, conjuntos edificadas não utilizados. Na lista do Patrimônio Mundial, representam as paisagens relíquias as Cidades da Rota do Incenso no Deserto de Negev, em Israel; o Parque Nacional de Cilento e Vale Diano, na Itália, Blaenavon, no Reino Unido, as Aldeias Antigas do Norte Sírio, dentre outras.



F 27 Rota do Incenso – Cidades do Deserto de Negev em Israel. Autoria: Giora Dan. Fonte: WHC Unesco
F 28 Parque Nacional de Cilento e Vallo di Diano com os Sítios Arqueológicos de Paestum e Velia e a Certosa di Padula. Autoria: Geoff Steven. Fonte: WHC Unesco

Paisagem viva ou contínua é a paisagem em processo, que ainda mantém viva na contemporaneidade culturas, tradições e grupos sociais de diversos ciclos, de um ciclo específico ou predominante, com evidências materiais de suas manifestações e evolução. São exemplos dessa subcategoria a paisagem cultural Hallstatt-Danchstein Salzkamergut na Áustria, as vilas de Cinque Terre na Itália, e os terraços de arroz das Cordilheiras Filipinas. A Vila Ferroviária de Paranapiacaba também foi inscrita na lista indicativa sob esta categoria, como será visto mais para frente.



F 29 Hallstatt - Áustria. Autoria: Martin Gray. Fonte: WHC Unesco
F 30 Terraços de arroz das Cordilheiras Filipinas. Autoria: Patrick Venenoso. Fonte: WHC Unesco

Paisagens culturais associativas surgem da forte associação cultural, religiosa, artística ou mística, geralmente ancorada ao espaço natural e seus elementos. As evidências materiais das práticas culturais nem sempre são visíveis, mas o espaço físico é imprescindível para a manutenção e suporte dessas práticas imateriais, como rituais religiosos ou sagrados em florestas, rituais indígenas, entre outros.

O primeiro bem a ser inscrito como Paisagem Cultural na Lista do Patrimônio Mundial foi o Parque Nacional Tongariro, na Nova Zelândia,

em 1993, tendo sido classificado como uma paisagem cultural associativa, pois é considerada um sítio sagrado com fortes vínculos religiosos e culturais para o povo Maori. Em 1994, o Parque Nacional Uluru Kata Tjuta na Austrália foi o segundo bem a ser inscrito como paisagem cultural associativa (FÉRES, 2021). Ambos já constavam na Lista do Patrimônio Mundial como patrimônio natural, mas foram reinscritos sob a tipologia Paisagem Cultural na categoria de bem misto, que alia os valores culturais e naturais (FOWLER, 2003).



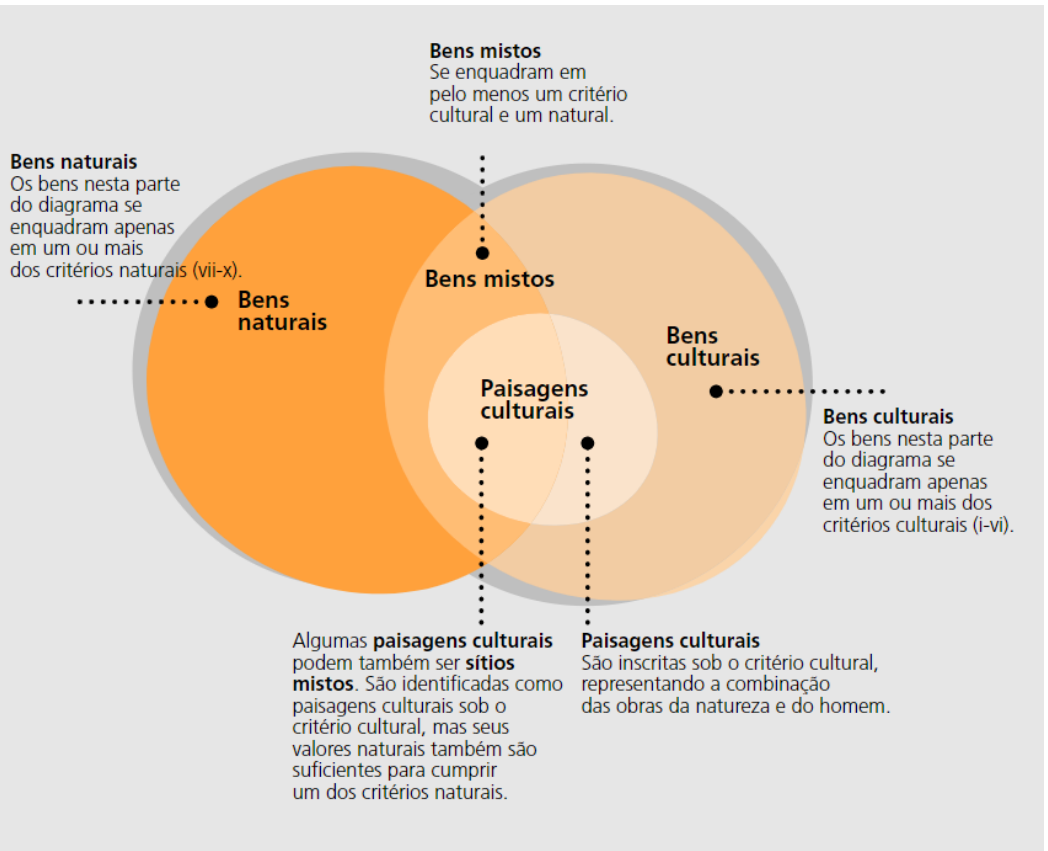
F 31 Parque Nacional Tongariro, na Nova Zelândia. Autoria: Chris Morton. Fonte: WHC Unesco

F 32 Parque Nacional Uluru Kata Tjuta na Austrália. Autoria: Gilles Brehm. Fonte: WHC Unesco

Para Féres (2021), a subdivisão das paisagens culturais nessas categorias reflete três visões claramente determinadas: uma que valoriza a estética, o planejamento e o projeto paisagístico; a segunda que destaca o modo de vida de uma determinada sociedade (tradicional) e sua relação com o ambiente natural que foi transformado; e a terceira que remete à associação dos valores simbólicos (intangíveis) à paisagem.

As diretrizes operacionais buscam distinguir e esclarecer que os “bens mistos”, também chamados de “sítios mistos”, não devem ser confundidos com as paisagens culturais, pois estes apresentam elementos que atendem a um dos critérios culturais (i) a (vi) e, simultaneamente, a um dos critérios naturais (vii) a (x). Ou seja, o patrimônio é misto pela presença de elementos de valores culturais e naturais, não necessariamente pela relação entre esses elementos. Por outro lado, o Valor Universal Excepcional das paisagens culturais vem não de suas qualidades culturais ou naturais quando avaliadas independentemente, mas da inter-relação entre cultura e natureza²⁴. (UNESCO; IPHAN, 2013, p. 35).

Além disso, não foram criados critérios especiais para a nova categoria paisagem cultural. Elas são tomadas inicialmente como bens culturais e precisam atender a pelo menos um dos critérios estabelecidos para essa valoração. Assim, apesar das paisagens culturais apresentarem valores naturais, geralmente estes não se apresentam em um nível que



F 33 Fonte: IPHAN, UNESCO WHC, 2013, p. 36

justifique a inscrição sob critérios naturais (FÉRES, 2021). A figura abaixo demonstra o conjunto de relações entre os bens naturais, culturais, mistos e as paisagens culturais. As paisagens culturais encontram-se na interseção entre os bens culturais, naturais e mistos.

Caso uma paisagem cultural atinja nível justificável de critérios naturais, o bem pode ser inscrito simultaneamente como sítio misto e paisagem cultural, este pode ser exemplificado pela inscrição de “Paraty e Ilha Grande: Cultura e Biodiversidade”, inscrito em 2019, em ambas as categorias, sob os critérios (v) e (x) (FÉRES, 2021, p. 85). Diferente dos dois bens brasileiros inscritos como Paisagem Cultural: “Rio de Janeiro: paisagens cariocas entre a montanha e o mar”, inscrito em 2012, sob os critérios (ii), (iii) e (vi); o “Conjunto Moderno da Pampulha”, inscrito em 2016 sob os critérios (ii), (iii) e (iv) - ambos atendendo apenas à categoria cultural.

Ainda que a criação da categoria de paisagem cultural tenha ampliado a noção de patrimônio ao abarcar uma diversidade de manifestações materiais e imateriais resultantes da relação da humanidade com a natureza, a permanência da categoria misto cria certa estranheza e um descompasso diante da implementação de paisagens culturais. Inicialmente, o surgimento de um sítio misto contemplava os locais com critérios naturais e culturais simultaneamente. Entretanto, como Fowler (2003) aponta, a ideia de sítios mistos é “intelectualmente flácida”²⁵, dada

24. Ribeiro (2007, p. 44) recorda que na mesma sessão do comitê de inclusão da categoria de paisagem cultural, em 1992, foi decidida a remoção das referências à “interação entre o homem e seu ambiente natural” e “combinações excepcionais de elementos naturais e culturais”, que existiam nos critérios para definição das características naturais (viii) e (ix). Assim, desde então, os critérios naturais ou culturais usados para a inscrição do bem como patrimônio mundial não se referem especificamente às interações entre o homem e seu ambiente, cabendo esse papel à categoria de paisagem cultural.

25. From early on some overlap between ‘natural’ and ‘cultural’ sites, supposedly two distinct categories, was encountered in practice. From this reality emerged the intellectually flaccid idea of the ‘mixed site’, properties included on the World Heritage List on the basis of both their natural and cultural values. [...] Some of them are, and perhaps most of them should be re-examined as, potential ‘cultural landscapes’. (FOWLER, 2003, p. 17)

sua ineficiência por parte da adesão dos Estados Membros, enquanto que alguns dos bens mistos, talvez até sua maioria, podem ser reexaminados como paisagens culturais.

Através da paisagem cultural, a Unesco caminhou para a ampliação do repertório da lista mundial. Loretto (2016) elenca que com ela, esperava-se mostrar com novas inscrições nessa categoria, que tal elenco da humanidade era “mais que um catálogo de monumentos ou uma simples crônica da história da arquitetura”, combater a noção de obra de arte implícita nos critérios, que nem sempre era aplicável a bens válidos de reconhecimento, como as artes populares e tradicionais - um amadurecimento das práticas institucionais em meados da década de 1990²⁶. Desejava-se que a visão e a escolha dos elementos a inscrever deixassem de ser puramente estéticas, e sim históricas e antropológicas (LORETTO, 2016, p. 201).

Nesse sentido, o crescente interesse global nas paisagens culturais apontou para o entusiasmo quanto aos locais ordinários, que refletiam as atividades cotidianas e os modos de viver. Esperava-se com isso, incluir não apenas lugares de história, mas também aqueles que constituíssem parte vital do caráter de vida contemporâneo, reassegurando um sentido de curso do tempo com a interpenetração do passado com o presente (LORETTO, 2016, p. 201-202). E qual melhor exemplo, afinal, para demonstrar esse caráter de vida contemporâneo, os modos de viver, resultantes das inter-relações homem-natureza do que a paisagem urbana?

Entretanto, diferente das paisagens rurais, a concepção da cidade como paisagem cultural ainda não é plenamente acolhida no âmbito do Patrimônio Mundial. Fowler (2003) e Figueiredo (2013)²⁷ destacam um predomínio dos ambientes rurais (43,5%) e arqueológicos (41%) das inscrições até 2012. Quanto às paisagens rurais, prevalecem os ambientes de cultura agrícola, com destaque para as paisagens vinícolas europeias, como a Jurisdição de Saint-Émilion (França), a Região Vinhateira do Alto Douro (Portugal), a Paisagem Cultural de Wachau (Áustria), Paisagem Cultural Histórica da Região Vinícola de Tokaj (Hungria) e os Terraços de Vinhas de Lavaux (Suíça).

Vale apontar, ainda, que as paisagens industriais, representadas apenas por Blaenavon, no primeiro decênio tiveram um aumento considerável, com a inclusão de mais seis bens (FIGUEIREDO, 2013, p. 105). Dentre elas destacam-se as paisagens da mineração de Cornwall (Reino Unido); as Minas de Prata de Iwani Ginzan (Japão); Nord-Pas-de Calais (França) e o patrimônio ferroviário da Rhaetian Railway, com magníficas obras de engenharia, pontes e túneis na paisagem entre os Alpes Suíços e a Itália. Contraditoriamente, algumas paisagens culturais industriais foram incorporadas à Lista do Patrimônio Mundial em outras categorias, como é o caso das Minas e do Centro Histórico de Goslar (Alemanha) e da Vila de Sewell (Chile), nomeadas em 1992 e 2006, respectivamente (FIGUEIREDO 2013, p. 105)

Diversos autores como Chiuratto (2015), Ribeiro (2007) e Figueiredo (2013), destacam que, com exceção do Rio de Janeiro²⁸, as cidades de médio e grande porte não tiveram espaço dentre as paisagens culturais reconhecidas pela Unesco. Não por não serem “culturais”, como preconizava Sauer desde 1925 (RIBEIRO, 2007), mas por serem de difícil percepção, tanto do ponto de vista óptico e material, quanto social e imaterial.

Nestas paisagens urbanas, geralmente densas de conjuntos edificados heterogêneos e verticalizados, a linha do horizonte, a profundidade e a relação mais explícita com os elementos naturais se perdem, desconstruindo aquela ideia dominante de paisagem. Além disto, a multiplicidade cultural presente nos lugares urbanos expõe uma complexidade bastante difícil de compreender e, sobretudo, de preservar e gerenciar; enquanto nos ambientes rurais e arqueológicos há predominância de uma cultura, uma técnica, uma tradição e uma nítida, bela e ideal paisagem a preservar. Outros fatores importantes quanto aos requisitos para o reconhecimento como patrimônio mundial são a excepcionalidade, a integridade e a autenticidade, bastante complicados de identificação e justificativa nas paisagens urbanas, que são, em sua maioria, ordinárias e dinâmicas, justapondo vários períodos da urbanização e múltiplas culturas, além dos problemas urbanos típicos dos processos de segregação espacial, especulação imobiliária e degradação ambiental.

Outrossim, fazer a gestão do conflito entre preservação e desenvolvimento em ambientes dinâmicos e complexos, como os urbanizados, é algo muito mais difícil. Embora o conceito de paisagem cultural traga como uma de suas premissas a preservação com sustentabilidade (no sentido de não impedir as mudanças, mas direcioná-las a favor do patrimônio), ao observar as práticas mais correntes das instituições responsáveis pelo patrimônio, constata-se que a toada dominante ainda é a da intocabilidade dos bens.(FIGUEIREDO, 2013, p. 107-108)

A exemplo da candidatura a patrimônio mundial da cidade de Buenos Aires, Argentina, inscrita na Lista Indicativa desde 2004, na categoria paisagem cultural, considerando-se como área proposta o eixo do Rio da Prata, o pampa, a arranca e os processos de urbanização histórica da cidade, em uma abordagem holística que considerava o patrimônio urbano, arquitetônico, paisagístico, bem como o intangível, muito expressivo na capital²⁹. Castriota (2010, apud FÉRES, 2021), aponta o caráter inovador e integrado da candidatura de Buenos Aires ao ancorar-se em uma visão abrangente, tomando a cidade como “testemunho mais pujante da cidade consolidada no período da formação das nacionalidades latino-americanas” (FÉRES, p. 112). No entanto, tal proposta não foi aceita pelo ICOMOS, que apontou falhas e incoerências na candidatura e alegou que a área a ser declarada não atendia as condições de integridade e autenticidade, além de considerar que a análise comparativa elaborada não era satisfatória para demonstrar o VUE do bem candidato.

O fato é que a concepção que norteara a feitura do dossiê terminara se mostrando arrojada demais para os técnicos do Icomos, e, assim, o Comitê do Patrimônio Mundial, em reunião realizada em 2008, acatou as indicações daquele órgão e decidiu não acolher a candidatura da paisagem cultural de Buenos Aires, como proposta, na Lista do Patrimônio da Humanidade. (CASTRIOTA, 2010, p. 11 apud FÉRES, 2021, p.113)

28. A candidatura do Rio de Janeiro em 2012 como Paisagem Cultural em 2012 levantou a necessidade de reflexão sobre paisagens culturais urbanas no debate internacional.

cf. CHIURATTO, Agnes Helena. Paisagem cultural e a experiência urbana latino-americana Buenos Aires/Rio de Janeiro. 2015. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, University of São Paulo, São Paulo, 2015.

cf. RIBEIRO, Rafael Winter. Paisagem cultural urbana e paisagem histórica urbana: o Rio de Janeiro e os desafios recentes para a lista do patrimônio mundial. Identidades: territorio, proyecto, patrimonio, n. 6, p. 235-255, 2016.

cf. RIBEIRO, Rafael Winter. Gestão da Paisagem, Gestão da Cidade: Quais os legados do Rio de Janeiro para o Patrimônio Mundial? Rev. CPC, São Paulo, n.27, p.144-166, jan./jul. 2019.

29. “A candidatura proposta no ano de 2007 como paisagem cultural intitulada Buenos Aires, paisaje cultural: el río, la pampa, la barranca histórica y la inmigración englobava o modo de utilização do Rio de la Plata e suas margens, as manifestações artísticas e culturais, tais como o tango e a literatura de Jorge Luís Borges, incorporando o traçado urbano da cidade e conjunto arquitetônico eclético. (FÉRES, 2021, p. 112)

30. Foram definidas três categorias de cidades e centros históricos (UNESCO, 2013, p. 71):

(i) as cidades não habitadas, testemunhos arqueológicos inalteráveis do passado que geralmente satisfazem o critério da autenticidade, e cujo estado de conservação é relativamente fácil de controlar;

(ii) as cidades históricas habitadas que, pela sua própria natureza, foram e continuarão a ser levadas a evoluir sob o efeito de mutações socioeconômicas e culturais, o que torna mais difícil qualquer avaliação em função do critério de autenticidade e mais aleatória qualquer política de conservação;

(iii) as cidades novas do século XX, que paradoxalmente têm algo de comum com as duas categorias mencionadas anteriormente: a sua organização urbana original continua bem visível e a sua autenticidade é certa, mas o seu futuro está comprometido por uma evolução em grande parte incontrolável.

Para Féres, a reprovação da candidatura de Buenos Aires demonstra que, naquele momento, a ideia de paisagem cultural preconizada pelo ICOMOS, como órgão consultivo da UNESCO, ainda estava restrita a uma perspectiva eurocêntrica de patrimônio cultural, e não era capaz de assimilar a abertura que a tipologia proporcionaria. Por outro lado, Pereira (2018) atenta que essa dificuldade apontada por esse autores da Unesco em reconhecer as paisagens urbanas deve ser relativizada, visto que concomitante à criação da paisagem cultural, a Unesco criou a categoria "cidades e centros históricos"³⁰, entendida como a urbe das cidades antigas que passou a estar enclausurada no interior de áreas modernas, como Roma, a antiga cidade de Damasco e a Medina de Tunis.

Entretanto, tais centros históricos apenas seriam elegíveis se existissem numerosos edifícios antigos, em bom estado de conservação, que fossem suficientes para prover uma indicação direta das características de um lugar de interesse patrimonial (LORETTO, 2016, p. 189) - observados apenas em sua morfologia urbana e tratados, frequentemente, como objetos físicos desconectados, conjuntos arquitetônicos de valor artístico excepcional, ou “distritos especiais” desconsiderando suas relações urbanas, sociais, geográficas, ambientais e imateriais mais amplas e interdisciplinares. Visão esta que resulta, no âmbito da gestão, em geral, apenas no tratamento fachadístico do casco histórico. (FIGUEIREDO, 2013, p. 111).

Em busca de perspectivas para a conservação das paisagens culturais mundiais urbanas, a seguir apresenta-se a abordagem da HUL (*Historic Urban Landscape*) ou da Paisagem Histórica Urbana, oficialmente adotada pela Unesco em 2011.

•recomendação da Paisagem Histórica Urbana

Ao mesmo tempo em que as dificuldades para reconhecimento dos centros urbanos, nem como centro histórico, nem como paisagem cultural, ficavam evidentes, setores associados à preservação de centros históricos passaram a identificar a necessidade de abordagens mais amplas que integrem simultaneamente o centro histórico à área urbana na qual ele está inserido e as práticas culturais e valores imateriais associados ao sítio (RIBEIRO, 2016, p. 245). A partir desta necessidade edita-se o **Memorando de Viena em 2005**, adotado na “Conferência Internacional sobre Patrimônio Mundial e a Arquitetura Contemporânea - Gerindo a Paisagem Histórica Urbana” (UNESCO, 2005).

O Memorando anuncia que o principal desafio da arquitetura contemporânea é responder à dinâmica do desenvolvimento socioeconômico aliado ao respeito à herança histórica urbana, considerando sua configuração espacial e a manutenção dos usos e valores tradicionais, a partir de uma política de gestão urbana pensando na conservação do patrimônio. Isso se deu a partir da preocupação diante de intervenções arquitetônicas recentes que afetam centros históricos, gentrificação, expulsão da população local e apropriação do turismo em massa.

Entretanto, a amplitude do Memorando de Viena se restringe a espaços urbanos considerados “históricos”. Apesar dos esforços para incluir um contexto territorial e de paisagem mais amplo, Ribeiro (2016) entende que a escolha do título “paisagem histórica urbana” foi infeliz, no qual se revela a permanência da velha ideia de cidade histórica e a apenas uma nova ferramenta para tratá-la, enquanto que o entendimento de contextos que não se encaixam dentro dessa ideia permanece restrito. Após a 29ª Sessão do Comitê do Patrimônio Mundial em 2005, realizada em Durban, África do Sul, foi solicitado o desenvolvimento de um novo instrumento para estabelecer novos padrões, com os objetivos de proporcionar a atualização das diretrizes operacionais e promover a integração da conservação do patrimônio urbano às estratégias de desenvolvimento socioeconômico. O Comitê delegou essa missão à UNESCO, pois os desafios eram enfrentados por todas as cidades históricas, e não apenas aquelas inscritas na Lista do Patrimônio Mundial (FÉRES, 2021, p. 136)

No período de 2005 a 2011, foram realizados diversos encontros internacionais com especialistas visando identificar as novas ameaças e desafios para a preservação das cidades históricas que não haviam sido consideradas nas recomendações anteriores da UNESCO sobre o assunto³¹. Vale ressaltar que durante um desses encontros foi realizado no Rio de Janeiro, Brasil, em dezembro de 2009, sob o tema “Paisagem Histórica Urbana e Paisagens Culturais, abordagens integradas ou o surgimento da paisagem cultural urbana como uma nova categoria?”. Apesar da proposta da discussão da plenária, a ideia de criação de uma nova categoria de “paisagem cultural urbana” não se consolidou (UNESCO, 2010, p. 6). Féres recorda que neste período, o Rio de Janeiro estava em processo de candidatura a patrimônio mundial como paisagem cultural e havia uma expectativa da criação dessa nova tipologia, na qual a candidatura poderia se enquadrar (FÉRES, 2021, p. 137). No entanto, o caminho adotado não foi o de criar uma tipologia ou subtipologia, mas uma abordagem.

Assim, foi proposta a Recomendação sobre a Paisagem Urbana Histórica, também conhecida como HUL (Historic Urban Landscape), surge em 2011 como uma nova abordagem para a salvaguarda do patrimônio urbano diante das constantes mudanças provocadas pela urbanização e a natureza dinâmica das cidades. Adotada pela 36ª Conferência Geral da UNESCO, em 10 de novembro de 2011, a recomendação HUL é uma “soft law”³² a ser implementada pelos Estados Membros voluntariamente visando integrar as políticas e práticas da conservação do patrimônio aos propósitos do desenvolvimento urbano, respeitando os valores e tradições de diferentes contextos culturais.

O propósito da HUL não é substituir outros documentos, convenções, recomendações e cartas referentes à conservação das áreas históricas³³, e reconhece sua importância para a construção e a evolução dos conceitos de cultura e patrimônio, bem como sua administração através da ação combinada entre iniciativas locais e conferências internacionais.

31. Durante seis anos, como parte desse processo de definição de políticas, a UNESCO estabeleceu um grupo de trabalho internacional que propôs a iniciativa da Paisagem Urbana Histórica (Historic Urban Landscape ou HUL). Este grupo era formado por membros do ICOMOS, IUCN e ICCROM (como os órgãos consultivos da Convenção do Patrimônio Mundial), e outras organizações parceiras, tais como UIA (International Union of Architects), IFLA (International Federation of Landscape Architects), IFHP (International Federation for Housing and Planning), OWHC (Organization of World Heritage Cities), o Aga Khan Trust for Culture, IAIA (International Association of Impact Assessment), o Banco Mundial, UN-Habitat, UNEP (United Nations Environment Programme), OECD (Organization for Economic Co-operation and Development), IDB (Inter-American Development Bank), ISOCaRP (International Society of City and Regional Planners), the J. Paul Getty Foundation and WMF (World Monuments Fund), e também por profissionais especialistas de diferentes regiões, e com experiências profissionais diversas.

32. Expressão utilizada no âmbito do Direito Internacional Público que designa o texto internacional, sob diversas denominações, que são desprovidos de caráter jurídico em relação aos signatários. São, portanto, facultativas, ao contrário do que ocorre com o jus cogens, que são normas cogentes. Por sua vez, são também conhecidas como *droit doux* (direito flexível) ou mesmo *soft norm*. Fonte: <https://www.direitonet.com.br/dicionario/exibir/1042/Soft-law>, acesso em 11/10/2022.

33. Sendo eles: a Convenção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural de 1972; a Convenção sobre a Proteção e Promoção da Diversidade das Expressões Culturais de 2005; a Recomendação de 1962

relativa à proteção da beleza e do caráter das paisagens e sítios, a Recomendação de 1968 de Obras Públicas ou Privadas; a Recomendação de 1972 relativa à Proteção, a nível nacional, do Patrimônio Cultural e Natural; a Recomendação para a Salvaguarda dos Conjuntos Históricos e sua função na Vida Contemporânea (Recomendação de Nairóbi) de 1976; a Carta Internacional ICOMOS para a Conservação e o Restauro dos Monumentos e Sítios (Carta de Veneza) de 1964; a Carta ICOMOS para a Proteção dos Jardins Históricos (Carta de Florença) de 1982; a Carta ICOMOS para a Salvaguarda das Cidades Históricas e Áreas Urbanas (Carta de Washington) de 1987; a Declaração ICOMOS de Xi'an sobre a Conservação do Contexto dos Monumentos, Sítios e Áreas de Interesse Cultural de 2005; e o Memorando de Viena sobre o Patrimônio Mundial e a Arquitetura Contemporânea - Gestão da Paisagem Histórica Urbana de 2005

Entretanto, diante das transformações demográficas, globalização, turismo em massa, exploração do patrimônio pelo mercado e mudanças climáticas, o contexto das cidades mudaram no mundo todo, sujeitas a pressões e desafios que não existiam durante a elaboração da última recomendação sobre áreas históricas em 1976 - Recomendação de Nairóbi, ou Recomendação relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea (UNESCO, 2011, p.1). Fazendo-se necessário, portanto, a atualização da abordagem da UNESCO referente às áreas urbanas históricas.

Durante a concepção da abordagem, ao revisar o sistema da Unesco voltado para a preservação urbana, observou-se que a HUL era composta por quatro documentos que constituíram sua base:

1. Recomendação de Paris de 1962 - sobre a Salvaguarda da Beleza e da Característica das Paisagens e Sítios;
2. Recomendação de Paris de 1968 - Relativa à Preservação do Bem Cultural Ameaçado por Obras Públicas ou Privadas;
3. Recomendação de Paris de 1972 - Relativa à Proteção, no Nível Nacional, do Patrimônio Cultural e Natural;
4. Recomendação de Nairobi de 1976 - Relativa à Salvaguarda e ao Papel Contemporâneo das Áreas Históricas.

A recomendação atualiza a **definição de paisagem histórica urbana** do Memorando de Viena, definindo-a como o **território urbano compreendido como resultado de uma estratificação histórica de valores e atributos naturais e culturais**, ultrapassando os conceitos de “centro histórico” ou “conjunto histórico” para incluir o contexto urbano mais abrangente e seu ambiente geográfico. Este contexto mais amplo compreende notadamente a topografia, a hidrologia, a geomorfologia e as características naturais do sítio, seu ambiente construído, tanto histórico quanto contemporâneo, suas infraestruturas na superfície e nos subterrâneos, seus espaços verdes e jardins, a ocupação do solo e a organização do espaço, as percepções e relações visuais, assim como todos os outros elementos constitutivos da estrutura urbana. Engloba também as práticas e os valores sociais e culturais, os processos econômicos e as dimensões intangíveis do patrimônio como um vetor de diversidade e identidade (UNESCO, 2011).

A UNESCO entende que essa definição fornece a base para uma abordagem compreensiva e integrada para a identificação, avaliação, conservação e gestão das paisagens históricas urbanas diante de uma estrutura de desenvolvimento sustentável. O **objetivo da abordagem HUL** é preservar a qualidade do ambiente humano, melhorando o uso produtivo e sustentável dos espaços urbanos, reconhecendo seu caráter dinâmico e promovendo a diversidade social e funcional. Ela busca a integração entre os objetivos de conservação do patrimônio urbano e os de desenvolvimento social e econômico, baseada num relacionamento equilibrado e sustentável entre o ambiente urbano e natural, entre as

necessidades das gerações presentes e futuras, e o legado do passado (UNESCO, 2011).

De acordo com a Recomendação, a abordagem HUL tem como recursos chaves a diversidade cultural e a criatividade para o desenvolvimento humano, social e econômico. A primeira como resposta ao crescente debate referente ao patrimônio cultural, e a segunda para garantir que as intervenções contemporâneas integrem harmoniosamente com o patrimônio e leve em consideração seu contexto específico. Trata-se agora de uma forma de atuar sobre **as cidades históricas e de uma recomendação que pretende não se limitar apenas aos sítios inscritos pelo Centro de Patrimônio Mundial, mas todos aqueles que se enquadrem nessa ideia** (RIBEIRO, 2016, p. 247). Ademais, a UNESCO indica que a Recomendação HUL não atua sozinha na proteção e gestão de cidades históricas. Sua implementação está intimamente ligada a outras ferramentas e estratégias desenvolvidas pelas Nações Unidas, como os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, a Nova Agenda Urbana e a Convenção do Patrimônio Mundial (WHC UNESCO, c2022).

A fim de facilitar sua implementação, a Conferência Geral da UNESCO recomendou que os Estados membros e as autoridades locais identifiquem e adotem, mediante a adaptação aos seus contextos específicos, seis etapas críticas:

1. Realizar pesquisas compreensivas e o mapeamento dos recursos naturais, culturais e humanos da cidade;
2. Alcançar consensos através do planejamento participativo e das consultas às partes interessadas (stakeholders) sobre quais os valores devem ser protegidos para às gerações futuras, e determinar os atributos que sustentam estes valores;
3. Avaliar a vulnerabilidade desses atributos às pressões socioeconômicas e aos impactos das mudanças climáticas;
4. Integrar os valores do patrimônio urbano e o seu estado de vulnerabilidade em um quadro mais amplo de desenvolvimento urbano, que possa fornecer indicações sobre as áreas de sensibilidade patrimonial que exigem atenção ao planejamento, concepção e implementação de projetos de desenvolvimento;
5. Priorizar políticas e ações de conservação e de desenvolvimento;
6. Estabelecer parcerias e quadros de gestão local adequados para cada projeto de conservação e desenvolvimento identificados, bem como desenvolver mecanismos para a coordenação das diversas atividades entre os diferentes atores, tanto públicos quanto privados.

A HUL propõe um instrumental metodológico denominado *HUL Toolkit* (caixa de ferramentas) a ser complementado aos instrumentos existentes na gestão do patrimônio urbano, adaptando-o ao contexto local. O Toolkit propõe quatro frentes: 1) engajamento da comunidade, envolvendo atividades para empoderamento e qualificação da população

local e do diálogo com a gestão; 2) instrumentos de conhecimento e planejamento, de modo a possibilitar o reconhecimento do significado cultural e da diversidade, bem como estabelecer mecanismos de monitoramento e gestão da mudança para melhorar a qualidade de vida e do espaço urbano, através da documentação e o mapeamento das características culturais e naturais, estudos de impactos e vulnerabilidade, etc; 3) sistemas de regulamentação, como legislações, normas e regulamentações, tanto referentes à proteção do patrimônio, quanto à legislação urbana, usos e ocupação do solo, políticas e planos de preservação; e 4) instrumentos financeiros visando o reforço das capacidades e o apoio a um desenvolvimento inovador e gerador de receitas, alicerçado na tradição. Para além do financiamento público e dos fundos provenientes de organismos internacionais, os instrumentos financeiros devem ser utilizados de forma eficaz para fomentar o investimento privado a nível local. O microcrédito e outras formas flexíveis de financiamento destinadas a apoiar as empresas locais, assim como diferentes modelos de parcerias, são igualmente determinantes para que a abordagem da paisagem histórica urbana seja financeiramente sustentável (WHITRAP, et al, 2016)

A Recomendação também chama atenção à participação dos Estados Membros, instituições governamentais internacionais e ONGs a facilitar o entendimento e participação pública na implementação da HUL, ao divulgar as práticas e lições aprendidas de diferentes partes do mundo, a fim de fortalecer a rede de conhecimento e capacitação como um todo. Dessa forma, a abordagem busca aprender com as tradições e percepções das comunidades locais - respeitando os valores das comunidades nacionais e internacionais (UNESCO, 2011).

No final da Recomendação, consta um glossário com alguns termos chave, como: área/cidade histórica, cuja definição se baseia na Recomendação de Nairobi - 1976; área urbana histórica, da Carta de Washington do ICOMOS de 1987; patrimônio urbano, do relatório de pesquisa da União Europeia nº 16 de 2004 - Sustainable development of Urban historical area through and active Integration within Towns (SUIT); contexto, definido pela Declaração de Xi'an do ICOMOS de 2005; significância cultural, proposta pela Carta de Burra do Icomos - Austrália de 1980. Vale destacar a definição de conservação urbana:

Urban conservation is not limited to the preservation of single buildings, it views architecture as but one element of the overall urban setting, making it a complex and multifaceted discipline. By definition, then, urban conservation lies at the very heart of urban planning. (UNESCO, 2011, p. 7)

Um dos aspectos notáveis nessa discussão é como não aparece menção à tipologia de paisagem cultural, quase como se esta não fosse mesmo adotável para cidades e então cria-se uma abordagem nova para tratar as cidades, usando muito das ideias que estão presentes na discussão sobre paisagem cultural. O resultado disso é uma tipologia

para determinados objetos - áreas rurais, pequenas cidades, populações tradicionais e parques - e uma abordagem para as cidades, assumindo uma diferenciação entre ambos. (RIBEIRO, 2016, p. 247).

Ainda assim, é importante notar que esses termos não são concorrentes entre si. Entretanto, dessa forma adotada até o momento, a UNESCO cria uma tipologia, a paisagem cultural, e uma abordagem, a paisagem histórica urbana, que não parecem dialogar entre si no documento, a despeito de suas potencialidades e pontos em comum. Conforme Ribeiro aponta, cria-se uma poderosa ferramenta para leitura de valores e para a gestão, mas as tipologias para inscrição dos sítios permanecem engessando a construção desses novos valores. O autor também entende que a adoção da ideia de Paisagem Cultural Urbana como uma subtipologia do Patrimônio Mundial poderia resolver parte desses problemas, permitindo uma leitura renovada do urbano desde o momento da inscrição, o que afetaria os objetos e valores identificados, a delimitação dos sítios, assim como a ação sobre eles. Segundo sua investigação, tal incorporação contribuiria para a implementação da abordagem da Paisagem Histórica Urbana.

Ao analisar o contexto de construção dos conceitos e categorias de patrimônio da UNESCO, a HUL representa um relativo alargamento que complementa a noção de centro e cidade histórica, tão imprecisos e restritivos, bem como a de paisagem cultural praticada até o momento. Por outro lado, o termo paisagem histórica urbana significa uma redução, visto que na discussão internacional, a noção de paisagem cultural delineada na Recomendação R(95)9 é suficiente para abarcar os ambientes urbanos de grande porte, sem excluir os demais (rurais, periurbanos, naturais, paisagens associativas e projetadas, etc). (FIGUEIREDO, 2013, p. 111-112)

A Recomendação chega a mencionar um aspecto fundamental das cidades, seu caráter dinâmico e vivo, porém esse aspecto foi tratado com mais ênfase em outra carta patrimonial contemporânea a HUL: os **“Princípios de La Valletta para a salvaguarda e gestão de cidades e conjuntos urbanos históricos”**³⁴. O documento observa que as cidades históricas e as áreas urbanas são como organismos vivos, em constantes transformações que afetam todos os elementos constitutivos da cidade (naturais, humanos, tangíveis e intangíveis), e que essas mudanças, quando geridas adequadamente, podem ser uma oportunidade para melhorar a qualidade das cidades com base nas próprias características históricas (ICOMOS, 2011).

Quanto ao ambiente construído, o documento de La Valletta não nega a introdução de elementos arquitetônicos contemporâneos, pois esses podem contribuir para o enriquecimento da cidade, mantendo vivo o valor da continuidade urbana, enquanto respeitem os valores do local e sua configuração.

³⁴. Este documento foi adotado pela XVII Assembleia Geral do ICOMOS, em 28 de novembro de 2011, como uma atualização da Carta de Washington de 1987, cujos princípios ainda são pouco difundidos no Brasil.

A nova arquitetura deve ser consistente com a organização espacial da zona histórica e respeitar a sua morfologia tradicional, ao mesmo tempo que representa uma expressão válida das tendências arquitetônicas do seu tempo e lugar. Independentemente do estilo e expressão, toda a nova arquitetura deve evitar os efeitos negativos de contrastes drásticos ou excessivos de fragmentação ou interrupções na continuidade do tecido e do espaço urbano. Deve ser dada prioridade a uma continuidade da composição que não afete adversamente a arquitetura existente e, ao mesmo tempo, que permita uma criatividade exigente, abraçando o espírito do lugar. (ICOMOS, 2011, p.5)

Tanto a Recomendação HUL quanto os Princípios de La Valletta advertem quanto a perda ou substituição de usos e funções tradicionais podem causar impactos negativos nas cidades e áreas urbanas históricas, como deslocamento de comunidades e desaparecimento das práticas culturais, com a consequente perda de identidade e do caráter desses lugares abandonados. Entretanto os Princípios de La Valletta chamam atenção para um ponto deixado de fora pela Recomendação HUL que é o risco de zonas monofuncionais dedicadas ao turismo e lazer, não apropriadas à vida quotidiana (ICOMOS, 2011, p.5). Enquanto a HUL oferece métodos e ferramentas voltadas para uma ideia de gestão sustentável e integrada para a preservação - através da documentação e conscientização local - aliado ao turismo, o documento do ICOMOS ressalta que as cidades históricas e áreas urbanas correm o risco de se tornar um produto de consumo do turismo em massa, o que poderá resultar na perda de autenticidade e valor do patrimônio. O documento também reconhece que o processo de envelhecimento da população surge a partir do aumento de rendas e da deterioração do espaço público e das zonas residenciais da cidade, que consequentemente levam à perda de habitabilidade do local e, em última análise, do seu caráter. Dessa forma, a manutenção da diversidade tradicional cultural e econômica de cada lugar é essencial, especialmente quando é característica do lugar, e portanto, as novas atividades devem ser geridas de forma prudente, evitando efeitos negativos secundários, como os conflitos nos transportes ou aumento de tráfego.

Diante do exposto, concluímos que apesar da potencialidade da abordagem da Paisagem Histórica Urbana como um instrumento para a gestão da mudança nas áreas históricas urbanas que enfrentam os desafios globais contemporâneos, a sua implementação depende dos governos, das políticas, de arranjos multisetoriais e principalmente do envolvimento dos agentes locais (FÉRES, 2021, p. 164)

Quanto à possibilidade de adoção da HUL no caso brasileiro, vale ressaltar que a recomendação da Paisagem Histórica Urbana ainda se encontra em fase de implementação. Para que ela seja adotada na prática, no caso brasileiro, a sua efetiva implementação demanda parcerias entre as três instâncias do governo: federal, estadual e municipal, além

da interface entre a UNESCO, o IPHAN e demais órgãos de preservação. É no âmbito municipal que se encontram as paisagens culturais mundiais brasileiras, sendo que os gestores locais, os agentes interessados e a população precisam ser envolvidos e participar do processo (FÉRES, 2021, p. 163).

• **Brasil e Paisagem Cultural**

O Brasil, por sua vez, já havia iniciado a discussão referente às paisagens desde a criação do SPHAN em 1937, sendo nominalmente protegida na no artigo 216 da Constituição Federal de 1988.

“Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: (...)

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico

§ 1º O poder público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. (...)” (Constituição Federal de 1988. Artigo 216)

Foi realizado um estudo entre 2003 e 2004, no qual foi inventariado cidades catarinenses que sofreram processos migratórios de raiz europeia de forma mais intensa. Esse levantamento contribuiu para a elaboração da implementação dos Roteiros Nacionais de Migração, a primeira proposta que inaugurou a Chancela da Paisagem Cultural no ano de 2011. A paisagem ganhou cada vez mais visualidade e novos documentos institucionais passaram a ser elaborados: Paisagem Cultural – Proposta de regulamentação (IPHAN/Depam; 2007), a Carta de Bagé ou Carta da Paisagem Cultural (IPHAN; 2007), a Carta da Bodoquena ou Carta das Paisagens Culturais e Geoparques (IPHAN; 2007), a Proposta de Política Nacional de Paisagem Cultural (IPHAN /Depam; maio de 2008) e Reflexões sobre a Chancela da Paisagem Cultural (IPHAN /Depam/Coordenação de Paisagem Cultural, 2011).

Baseada na Portaria 127 (art 1º) e a Carta de Bagé, o Iphan define a paisagem cultural como uma porção do território com características peculiares³⁵, produto de relações que os grupos sociais estabelecem com a natureza, relações essas que podem aparecer fisicamente, sob a forma de marcas³⁶, e/ou por meio de valores que lhe são atribuídos socialmente (NASCIMENTO; SCIFONI, 2010)

Nesse sentido, a perspectiva da paisagem cultural implica em que se identifique as relações estabelecidas, nos vários momentos históricos, entre as comunidades locais e a natureza, considerada matéria-prima para a apropriação social (MENESES, 1996). Estas relações entre comunidade-natureza explicam como se deu a produção dos objetos materiais

35. Caráter peculiar ou especial: próprio de algum lugar, o elemento essencial que faz com que uma determinada paisagem possa ser reconhecida como de importância cultural e, portanto, passível de mecanismos públicos de proteção. O que dá uma identidade, capaz de diferenciá-la num contexto espacial mais amplo. (NASCIMENTO; SCIFONI, 2010, p.31) O que lhe confere uma dada identidade pode ser, em um primeiro plano, resultado de marcas inscritas no espaço ou de formas reconhecíveis e delimitáveis as quais compõem uma unidade orgânica (RIBEIRO, 2007)

Marcas: produto de diferentes momentos históricos que se cristalizam no espaço geográfico, são formas-objeto ou rugosidades (SANTOS, 1978; 2004). As marcas traduzem diferentes temporalidades, não somente o tempo da história humana, mas como o tempo da natureza. (AB’SÁBER, 2003 apud NASCIMENTO;SCIFONI, 2010)

·rugosidades: testemunhos de um momento do modo de produção e de um momento do mundo, pois a “paisagem é o resultado de uma acumulação de tempos” (SANTOS, 2004, p.54). As rugosidades nos permitem entender combinações particulares do trabalho, da técnica e do capital.

·formas-objeto: tempo passado cristalizado no espaço, mas também, tempo presente, pois abrigam uma nova essência ao participar da vida atual como formas indispensáveis à reprodução social.

(cidades, edificações, campos de cultivo) e da vida imaterial (festividades, lendas, tradições, crenças, elementos simbólicos, memória coletiva) (NASCIMENTO, SCIFONI, 2010).

Enfim, a Chancela da Paisagem Cultural é um recurso interessante que ainda precisa ser juridicamente fundamentado para sua aplicação ter validade (AUGUSTO, 2018). Depois de um surto inicial de chancelas entre 2009 e 2014, no qual Paranapiacaba não foi incluída, atualmente o instrumento está suspenso e mais nenhum registro foi feito, no entanto ele ainda está sendo intensamente discutido em congressos específicos sobre Paisagem Cultural.

inscrição de Paranapiacaba na Lista Indicativa

Retomando a candidatura de Paranapiacaba, lançada oficialmente em julho de 2008, contou com o apoio da comunidade local e de reuniões com diversas instituições. Estes debates definiram os primeiros parâmetros da candidatura, como critérios de justificativa de valor universal e o perímetro inscrito que, inevitavelmente, deveria incluir o patrimônio natural do Parque Nascentes e todo o sistema funicular, envolvendo o município de Cubatão (FIGUEIREDO 2014, p.377). Estas definições implicariam na revisão do tombamento federal, uma rerratificação ampliando perímetros e valores, ajustando o reconhecimento de Paranapiacaba como paisagem cultural e não como monumento histórico, tal como circunscreve hoje o tombamento nacional. Entretanto, diante do regresso nas ações de preservação e a descontinuidade do Plano Patrimônio em 2010 o governo retirou a inscrição da vila da Lista Indicativa da Unesco.

Após o processo de restauração financiado pela segunda fase do Programa de Aceleração do Crescimento - Cidades Históricas do Governo Federal³⁷ (PMSA, 2021), a candidatura a Patrimônio da Humanidade foi retomada. Em fevereiro de 2014 a Vila Ferroviária de Paranapiacaba foi inscrita na Lista Indicativa da UNESCO com o seguinte nome: “Paisagem Cultural de Paranapiacaba: Vila e sistemas ferroviários na Serra do Mar, São Paulo”, sendo esse o único bem exclusivamente paulistano³⁸, inscrito tanto na Lista Indicativa, quanto a de Patrimônio Mundial. O dossiê está atualmente (maio/2022) em análise pela UNESCO (RAMOS, et al. 2022, p. 264), portanto não foi possível conferir a resposta dos avaliadores.

Importante ressaltar que foram consultados dois formulários neste trabalho, ambos realizados pelo Iphan: um anexado no Plano Diretor de Turismo da Prefeitura de Santo André de 2021, no qual consta a data de apresentação 02/02/2014 (PMSA, 2014) e o disponibilizado no site do Comitê de Patrimônio Mundial da Unesco, data de inscrição 27/02/2014 (WHC Unesco), 25 dias após a apresentação do primeiro. Os dois são relativamente similares, a descrição e o histórico são os mesmos, porém o primeiro documento (PMSA) apresenta mais informações relevantes ao dossiê, como valor da área, delimitação do perímetro de proteção,

apresentação do sistema de gestão e instrumentos para a preservação do patrimônio, além de conter um critério a mais (vii) na justificativa do Valor Universal Excepcional (VUE)³⁹. A inscrição compreende o patrimônio cultural da Vila de Paranapiacaba, o patrimônio natural de Mata Atlântica no trecho circunscrito ao perímetro do Parque Municipal Nascentes de Paranapiacaba e o patrimônio tecnológico-ferroviário dos sistemas funiculares e cremalheira-aderência entre os municípios de Santo André e Cubatão, no estado de São Paulo. A área de inscrição proposta é de 15,20km² (figura abaixo), inclui todos os patamares do sistema funicular, portanto, compreendendo mais do que todas as áreas de proteção de Paranapiacaba dos órgãos federal, estadual e municipal, além de coincidir em parte com o tombamento estadual da Serra do Mar. Assim é como consta no documento disponibilizado pela prefeitura de Santo André, porém, no site oficial da Convenção do Patrimônio Mundial da Unesco, não consta o tamanho da área de inscrição, nem o perímetro ilustrado no mapa.

Outra diferença significativa entre os dois documentos está nos critérios selecionados para justificativa do Valor Universal Excepcional. Ambos apresentam os critérios (i), (ii) e (iv), entretanto no documento da PMSA, o critério natural (vii) também foi incluído:

(i) representar uma obra-prima do gênio criativo humano.

A construção da via férrea só foi possível graças ao gênio humano que planejou os sistemas ferroviários e edificou com sucesso a pequena vila operária planejada no final do século XIX. O grande obstáculo vencido (796 metros de altura da Serra do Mar em 8 km de extensão do primeiro sistema funicular entre 1860-67 e em 10,5 km do segundo sistema funicular entre 1894-1901) com obstinada constância é monumento brasileiro de excepcional valor universal e único, já que não foi encontrado similar no mundo com as mesmas dimensões e características.

(ii) ser a manifestação de um intercâmbio considerável de valores humanos durante um determinado período ou em uma área cultural específica, no desenvolvimento da arquitetura, das artes monumentais, de planejamento urbano ou de paisagismo.

Constitui o testemunho de intercâmbio cultural que determinou mudança e desenvolvimento dos sistemas de transporte e tecnologias, responsáveis pelo rápido e acelerado desenvolvimento de São Paulo. Além de ser testemunho da expansão do sistema capitalista mundial no século XIX, a São Paulo Railway, primeira ferrovia paulista, tem especial significado para o Brasil, por ter propiciado o desenvolvimento econômico, urbano e social do Estado que representa a principal economia nacional. A Vila Ferroviária de Paranapiacaba é também testemunho da cultura moderna industrial e único exemplar ainda conservado de vila planejada especificamente para os operários da ferrovia no Brasil. A Vila Nova ou Vila Martin Smith foi planejada adotando padrões urbanísticos e sanitários correntes na Europa após a Revolução Industrial, integrando-se ao tipo de conjuntos habitacionais das vilas operárias européias (Owen, Model Company Towns) durante o período que se estendeu do fim do século XVIII e todo o século XIX. Considerado bastante inovador para a época, a Vila Nova conta com um traçado ortogonal e regular de ruas largas e hierarquizadas com vias principais, secundárias, vielas sanitárias e redes de infraestrutura urbana em

³⁹. Até o presente momento (novembro/2022), não foi possível encontrar uma justificativa para a diferença entre os dois documentos. Pode ser que o documento da PMSA tenha sido revisto após a apresentação no início de fevereiro, e entregue uma versão atualizada, sem o critério (vii), porém mais curta (WHC Unesco) no final daquele mês. Entretanto, é estranha a hipótese de entregar um dossiê menos detalhado para avaliação, faltando aspectos explicitamente exigidos pela Unesco - mesmo que fossem revistos posteriormente, e, ainda por cima, anexar a versão anterior ao Plano Diretor de Turismo de 2021 a 2024. Também é possível que após a publicação do dossiê no site da Unesco, o documento da PMSA tenha sido revisado para a avaliação mais atual do Icomos e não informaram a data de atualização das informações. No entanto, são apenas conjecturas.

³⁷. Em 2013, foi criada uma linha de crédito destinada exclusivamente aos sítios urbanos protegidos pelo Iphan.

³⁸. O Forte São João - Bertioga (SP), por sua vez, também está inscrito na Lista Indicativa, mas como parte de um conjunto de outras 18 fortificações em vários estados brasileiros.

abastecimento de água, coleta de esgoto, drenagem, energia elétrica e até proteção contra incêndio.

(iv) ser um exemplo excepcional de um tipo de edifício ou de conjunto arquitetônico ou tecnológico, ou de paisagem que ilustre uma ou várias etapas significativas da história da humanidade.

Ao implantar a Vila Nova, a companhia inglesa SPR adotou projetos padronizados tanto para as estações ferroviárias quanto para as unidades habitacionais. Os relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, datados de 1899 e 1900, indicam a presença de 22 casas de diferentes tipos na vila no Alto da Serra. As diversas tipologias habitacionais implantadas, com tamanhos distintos de edificações e lotes, revelavam na forma de habitar, a extrema hierarquia social das categorias de funcionários da São Paulo Railway Co. Havia também a “rua dos Ingleses”, com casas amplas destinadas aos engenheiros da ferrovia, casas mais simples para as famílias de maquinistas e galpões para alojamento coletivo de funcionários solteiros. A diversidade de tipologias arquitetônicas (residências e ferroviárias) e as especificidades da tecnologia construtiva em madeira presentes na Vila Ferroviária de Paranapiacaba conferem a este bem mais um valor excepcional a ser destacado.

(vii) conter fenômenos naturais excepcionais ou áreas de beleza natural e estética de excepcional importância.

O trecho faz parte do contínuo ecológico da Serra do Mar, o qual se destaca por ser a expressão de uma natureza exuberante em uma topografia singular (A Serra, em Paranapiacaba, tem altitude 300 metros acima do skyline da Serra do Mar). Além da importância paisagística e cênica, a presença de atributos diferenciados (Mata Atlântica preservada e o meio físico singular) formando um conjunto articulado também confere excepcional beleza natural ao sítio. Além disso, Paranapiacaba, “local de onde se vê o mar”, na linguagem tupi-guarani, tem sua paisagem constantemente modificada pela presença do fog, uma constante neblina típica de regiões muito úmidas, que sobe as escarpas da Serra do Mar e passa pela Vila Ferroviária em direção ao planalto paulista, lembrando fog londrino.” (PMSA, 2014, grifo da autora marcando o critério vii)

40. Talvez o Iphan tenha retirado o critério vii após a suposta revisão por não considerar a serra do mar como um fenômeno excepcional ou de beleza natural e estética de excepcional importância, assim como foi descartado o valor artístico para o tombamento federal da vila.

41. Também é possível que tenha sido uma escolha da Unesco: “ao apresentar a inscrição do Pão de Açúcar, da Floresta da Tijuca e do Jardim Botânico do Rio de Janeiro como patrimônios naturais, recebeu da Unesco uma decisão contrária e a recomendação para que fosse feita nova proposição de inscrição destes bens como patrimônios culturais.” (SCIFONI; RIBEIRO, 2006 , p. 105)

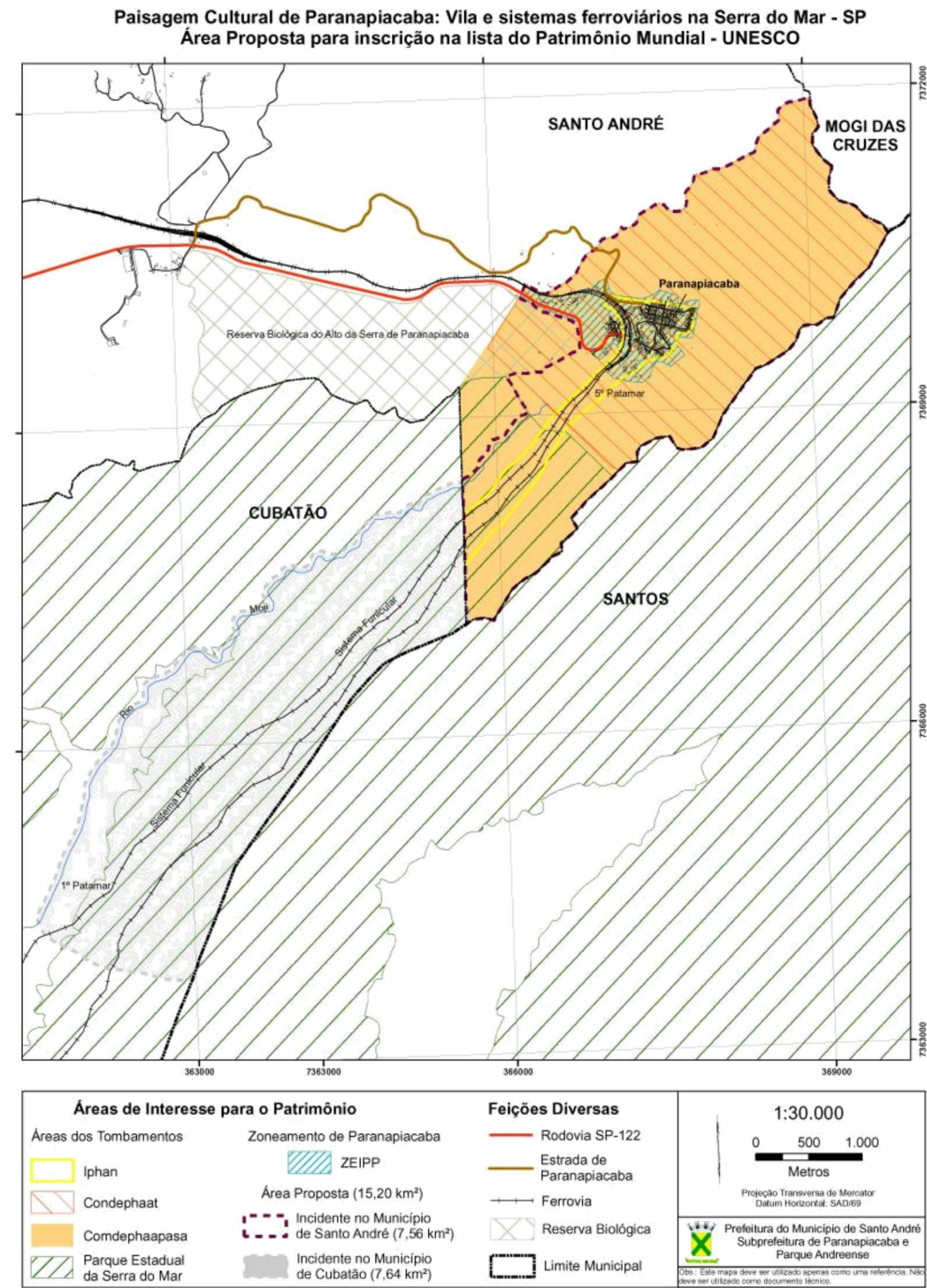
42. Paisagem viva ou contínua é a paisagem em processo, que ainda mantém viva na contemporaneidade culturas, tradições e grupos sociais de diversos ciclos, de um ciclo específico ou predominante, com evidências materiais de suas manifestações e evolução.

Essa diferença é relevante porque se o critério (vii) for considerado para o VUE⁴⁰, a Paranapiacaba seria inscrita na categoria mista, não cultural como consta no site da Unesco. Dessa forma, a Paisagem Cultural de Paranapiacaba foi inscrita como bem cultural, representando a combinação das obras da natureza e do homem assim como as outras duas paisagens culturais brasileiras na lista de patrimônio mundial: Conjunto Moderno da Pampulha e o Rio de Janeiro, sem atribuir nenhum dos critérios naturais para estabelecimento do VUE⁴¹.

Outra questão problemática é a discussão dos temas de autenticidade e integridade de Paranapiacaba, que levantam polêmicas assuntos de grande interesse, mas que não fazem parte dos objetivos deste trabalho, e que foram parcialmente trabalhados por Cruz (2013) que remete a uma bibliografia mais ampla sobre o assunto.

De acordo com o dossiê, Paranapiacaba representa uma Paisagem Cultural viva⁴², em evolução social e econômica, embora com limitações, inclusive legais, para seu crescimento físico e “apresenta complexidade e diversidade de patrimônios culturais e naturais, cuja importância

imprimirá à Lista do Patrimônio Mundial um modelo comparativo para futuras análises”. Algumas das questões e dos limites dessa abordagem serão tratados no próximo capítulo.



F 34 Perímetro proposto para Unesco e outras áreas de interesse para o patrimônio de Paranapiacaba. Elaboração: Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense. Fonte: PMSA, 2014

3. Turismo cultural em Paranapiacaba: problematização

Além do reconhecimento, o que implica a candidatura de Paranapiacaba, e de outros sítios históricos, a disputar o título de patrimônio da humanidade? Percebe-se a existência de um processo de patrimonialização, no qual se visa a reinvenção das cidades históricas, principalmente as de pequeno e médio porte, para atender o denominado turismo cultural. Para tratar dessas questões, primeiramente, se apresenta um diagnóstico atual da vila, as repercussões do Plano Patrimônio, conquistas e distúrbios decorrentes das ações visando o desenvolvimento socioeconômico através do turismo cultural e ambiental. Em seguida, procura-se compreender a problemática por trás do patrimônio mundial, os impactos do turismo e para quem essa dualidade - patrimônio e turismo - atende, ou melhor, deve atender. Pois, diante das adversidades de Paranapiacaba e um eventual título de patrimônio mundial, a gestão local daria conta de absorver as consequências do turismo e abonar os problemas da população, ou só serviria para aprofundá-los?

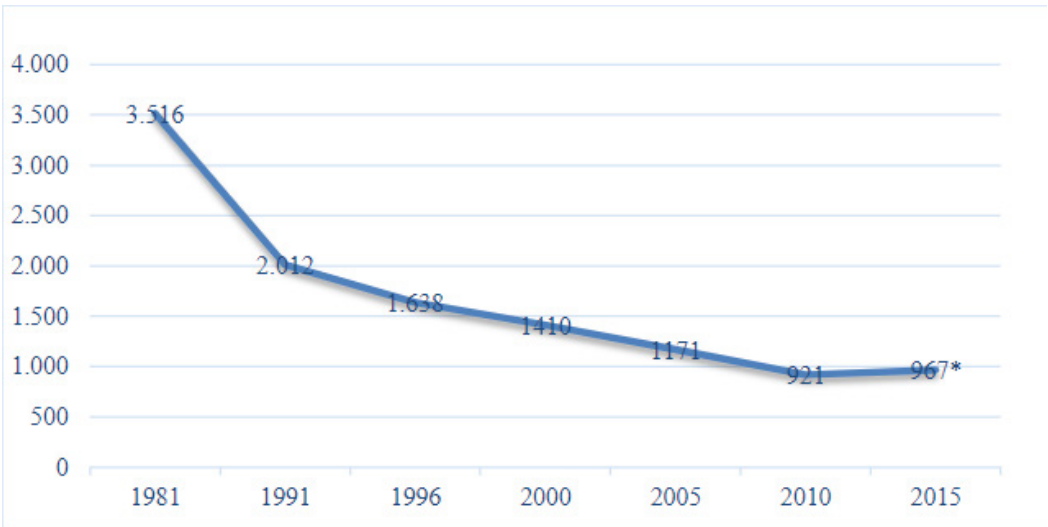
diagnóstico de Paranapiacaba

• Dados censitários quanto o perfil socioeconômico

Conforme apontado anteriormente, Paranapiacaba estava intrinsecamente ligada às atividades da ferrovia, sendo esta o motivo de desenvolvimento da vila. Tendo em vista as transformações macro e microeconômicas, a vila passa por um quadro de estagnação socioeconômica a partir do fim da concessão da SPR em 1946 e intensificado após a desativação do sistema funicular e a dispensa dos ferroviários na década de 1980. Após as medidas de salvaguarda do patrimônio e a compra da vila pelo governo municipal, o Plano Patrimônio propôs a reorganização da função econômica, preenchendo o vácuo deixado pela cessão das atividades da ferrovia com uma proposta fundamentada no segmento turístico, através de projetos e ações voltadas para o desenvolvimento de empreendimentos para geração de emprego e renda voltado para o turismo.

Silva (2017) faz uma análise dos indicadores socioeconômicos através dos dados censitários da pesquisa do IBGE de 2010⁴³, e faz um cotejo com outros bairros periféricos inseridos na região de mananciais como forma de avaliar o desempenho das medidas implantadas pela administração municipal. A pesquisa de Silva mostra que mesmo após 15 anos de implantação do Plano Patrimônio, o quadro de estagnação social de Paranapiacaba continua, embora não se deva ignorar as mudanças e melhorias ocorridas neste período. Entretanto, Silva ressalta que as ações promovidas pela prefeitura não foram suficientes para conter o êxodo populacional:

⁴³. Se aproveitou do estudo de Silva (2017) pois não seria possível realizar uma atualização com os dados do IBGE -2020, já que este estava em curso de realização em 2022 - devido ao atraso da pandemia da COVID-19.



F 35 Total de habitantes no período de 1981 a 2015. Elaboração: Arthur Rodrigo Ferreira da Silva. Fonte: IBGE, Censos 1980, 1991, 2000 e 2010, anuário PMSA (1997, 2016).

Segundo relato de uma moradora, o decréscimo populacional a partir da década de 2000 se deve a dificuldade de condução, principalmente para o emprego:

Tive contato com muitas (pessoas) que se foram que justificaram a dificuldade de arrumar emprego pela distância do local. Outras até arrumaram mas não puderam ficar na vila porque os ônibus são imprevisíveis. (Valdinete Maria Matos, apud SILVA, 2017, p. 49)

Silva conclui que o quadro social da vila de Paranapiacaba é semelhante aos de outros bairros periféricos, e que a implantação do segmento turístico não foi capaz de promover o desenvolvimento pleno da vila. Porém, adverte que atribuir a responsabilidade do baixo desempenho dos indicadores única e exclusivamente a prefeitura e a população é ter um olhar parcial sobre o problema⁴⁴. É necessário levar em conta também a falta de um serviço de transportes eficiente, que contemple as necessidades da população e também dos visitantes (SILVA, 2017, p. 61).

• transporte ineficiente

Atualmente existem algumas alternativas para se chegar na Vila de Paranapiacaba. A primeira é pela rodovia, percorrendo toda a Antonio Adib Chamas (SP 122), passando por Rio Grande da Serra, até a Parte Alta da vila, onde o visitante pode estacionar gratuitamente o carro no bolsão do estacionamento, cuidado por moradores da vila autorizados pela Prefeitura de Santo André. O acesso rodoviário para a Parte Baixa só pode ser feito na altura da Estação Ferroviária de Campo Grande, cruzar a ferrovia e seguir na estrada de terra da Avenida Ford, o trecho a ser percorrido é de 5,5km (a não ser que atravessem clandestinamente os trilhos!), como mostra figura a seguir:

⁴⁴. Lembrando que após 2009, poucos foram os avanços do projeto turístico devido a troca de administração, sendo o mais relevante os restauros visando o título de patrimônio da humanidade (PAC-CH2). De comum entre as diferentes gestões foi a manutenção do calendário de eventos.



F 36 Ilustração do caminho a percorrer para chegar nas diferentes partes da vila de Paranapiacaba. Elaboração da autora. Fonte: Google Maps, 2022.

Entretanto, quem depende do transporte público, sejam moradores ou turistas, têm duas opções para chegar à vila, ambas contam com um longo tempo de espera em pontos de ônibus - o intervalo entre os veículos chegam a superar uma hora:

- partindo de Santo André, pegar o ônibus da linha 040 (Viação Ribeirão Pires - EMTU) no Terminal Rodoviário Prefeito Saladino (TERSA) e descer no ponto final em Paranapiacaba, próximo ao cemitério na Parte Alta - tempo estimado de 1h40min de acordo com o Google Maps; custo R\$7,40 (valores de outubro/2022)
- partindo de Rio Grande da Serra, pegar o ônibus 424 (Viação Ribeirão Pires - EMTU) com destino a Paranapiacaba - tempo estimado de 30 min da Estação Rio Grande da Serra de acordo com o Google Maps; custo R\$4,80 (valores de outubro/2022)

A única opção de acesso a vila pela ferrovia é pelo Expresso Turístico da CPTM, um trem dos anos 60 que parte da Estação da Luz, no centro de São Paulo até Paranapiacaba. O problema é que o passeio só ocorre nos finais de semana, e a passagem deve ser comprada presencialmente na Luz. O Expresso voltou a funcionar para o público geral desde janeiro de 2022 desde a paralisação devido à pandemia, e é muito concorrido para comprar⁴⁵. Ele chega na Estação - Trem Turístico, terceira e atual estação (desde 1977), onde o visitante desembarca na Vila Martin Smith. O expresso parte às 8h30 da plataforma 4 da Estação da Luz e retorna às 16h30. O percurso tem duração de aproximadamente 1h30.

Assim, curiosamente, a melhor forma para visitar a Vila Ferroviária de Paranapiacaba é através do modal rodoviário. Vale ressaltar que para chegar até a Estação Rio Grande da Serra a pé, os moradores levariam em média três horas, tendo que percorrer cerca de 14km em um acostamento da rodovia (MARQUES, 2020), uma atividade muito perigosa. Portanto, os ônibus intermunicipais são a única opção de transporte coletivo, já

que não é possível chegar em Paranapiacaba através da ferrovia, exceto nos finais de semana pelo expresso turístico - que não é um serviço integrado à malha metroferroviária.

É estranha a dificuldade de se chegar em Paranapiacaba. Apesar da infraestrutura para um transporte de massa ferroviário já estar traçada, seu principal acesso se dá pelo eixo rodoviário. De acordo com o então presidente da CPTM, Pedro Moro, em entrevista à Rádio ABC e ao Diário de Transporte, a CPTM não tem planos para ampliar a Linha 10 - Turquesa até Paranapiacaba (MARQUES, 2020).

“A ligação entre Rio Grande da Serra e Paranapiacaba não pertence à CPTM, é da MRS Logística, empresa de carga, e tampouco há eletrificação do trecho. É muito difícil a chegada do trem até lá porque não é infraestrutura da CPTM, é da MRS”, afirmou o presidente. Entretanto, até novembro de 2001, Paranapiacaba era atendida pelos trens metropolitanos da CPTM em diferentes horários, ainda que em menor quantidade se comparado aos que chegavam em Rio Grande da Serra. Segundo relatos históricos, no período de operação da CPTM, o trecho entre Rio Grande da Serra e Paranapiacaba era feito com extensão operacional, com composições menores (menos carros) e com menos horários que o trecho principal até a Luz (LOBO, 2022). A partir daí, os trens somente passaram a seguir nos fins de semana para Paranapiacaba, e um ano depois, a suspensão total do trem para a vila acabou desagradando a muitos mas mantendo a triste tradição que a ferrovia mantém nos últimos cinquenta anos: agradar somente a ela própria, não a seus usuários (GIESBRECHT, 2021).

• caminho dentro da Vila

Além de ser difícil o acesso até Paranapiacaba, o percurso dentro da própria vila também é complicado. As ruas da Parte Alta são de paralelepípedos e muito inclinadas, tornando a acessibilidade precária, tanto para circulação de pessoas quanto para carros. Quanto à transposição entre a Parte Alta e Parte Baixa, o único acesso para o outro lado da vila a partir da Parte Alta é atravessando a Passarela Metálica⁴⁶, trajeto que só é possível fazer a pé. Durante a visita de campo em setembro/22, os moradores relataram que a passarela já passou por diversos reparos, mas ainda apresenta danos estruturais.

“O desgaste pela dificuldade de deslocamento resulta em situações como perda de oportunidades de emprego, desistência de tratamento médico, impasse entre deixar a Vila e fazer uma faculdade ou postergar os estudos. [...] A distância física potencializa as dificuldades para aproveitar as oportunidades e direitos, pois interferem diretamente nos planos e na organização pessoal. Isso acaba por aprofundar o sentimento de abandono dos moradores e até o desprezo por parte dos que 'não são de Paranapiacaba'. A situação atual da Vila obriga os moradores a buscarem o que precisam fora dela, o que não é fácil dadas as condições de mobilidade - o transporte público é precário e a estrutura viária inadequada para a circulação cotidiana.” (ALBUQUERQUE, 2018, p. 83)

46. Como informa uma placa de informação da passarela: “Desde 1889, a passarela metálica, tradicionalmente conhecida como Ponte, é a única ligação que permite, de forma segura, a travessia de pedestres sobre a linha férrea entre a Parte Alta e a Parte Baixa. Foi construída em meio às obras de modernização no final do século XIX, mesmo período da criação da Vila Martin Smith, e evitou a arriscada circulação de pessoas no pátio ferroviário.”

45. Desde setembro de 2022, tentei comprar a passagem, mas estavam todas esgotadas até novembro!



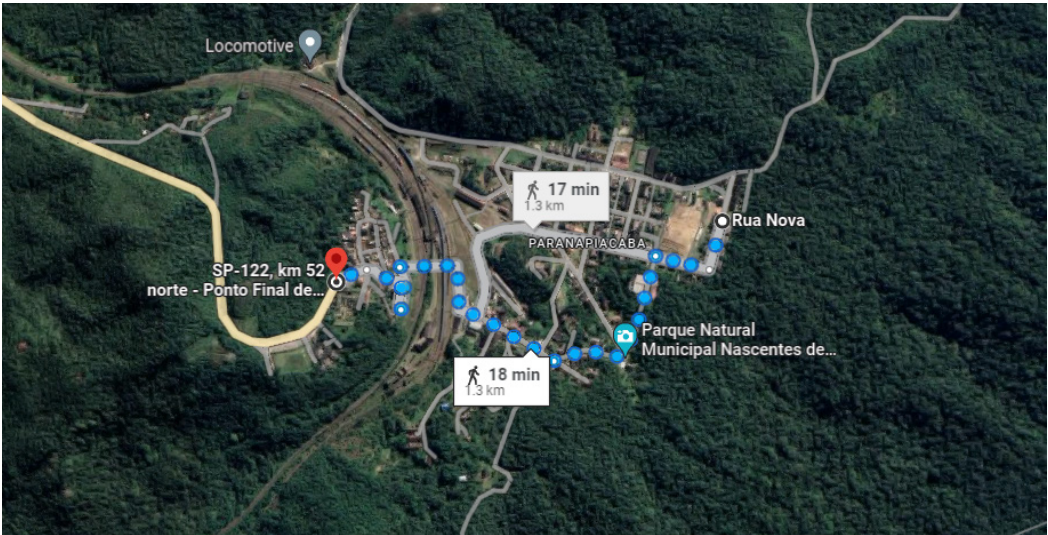
F 37 Passarela Metálica, os cones separavam os fluxos de ir e vir, e as placas pediam para atravessar a passarela em fila indiana, evitando parar no caminho. Fonte: Arquivo pessoal, 2022



F 38 Passarela Metálica do lado da Parte Alta e trens da MRS Logística. Fonte: Arquivo pessoal, 2022

Para finalizar, toma-se de exemplo, um residente da Rua Nova, na Vila Martin Smith - Parte Baixa⁴⁷, deve ir em direção à passarela metálica, atravessá-la e subir a íngreme Parte Alta até o ponto de ônibus, após o cemitério. Um percurso de aproximadamente 1,3 quilômetros e 18 minutos, como mostra figura abaixo. Isso se o caminho não estiver interditado de turistas.

⁴⁷ A Rua Nova integra à Área Predominantemente Residencial (APR) estabelecida no zoneamento da ZEIPP, assim como as regiões mais distantes da passarela metálica da Vila Martin Smith e Vila Velha.



F 38 Trajeto até o ponto de ônibus. Fonte: Google Maps, 28/11/2022.



F 39 Passarela Metálica cheia de visitantes no Festival de Inverno de Paranapiacaba em 2019. Fonte: TripAdvisor

• a ênfase no turismo cultural

Os trabalhos de revitalização e revalorização do patrimônio histórico de Paranapiacaba delegam ao turismo uma função premente no processo de reordenamento da Vila, em função da singularidade dos recursos naturais e culturais (ALLIS, 2002). Observa-se que o Plano Patrimônio (2003) vem de encontro com as práticas comumente adotadas após as Normas de Quito, de 1967 da Organização dos Estados Americanos, encarando o turismo como salvação do patrimônio histórico a partir do desenvolvimento econômico local, priorizando a cultura de consumo.

Esse fato sinaliza que a Vila de Paranapiacaba reflete nos dias de hoje um tratamento incompleto e superficial do patrimônio como motor do desenvolvimento e promotor de uma relação mais consistente entre cidade e sociedade. A incompletude do processo de desenvolvimento sugere uma prática de transformação urbana, como evidenciado por Hobsbawm (2002), pautada por uma “invenção da tradição” – ênfase na valorização do passado e da memória pela evidência de alguns de seus símbolos. Verifica-se uma compreensão do patrimônio como imagem ou simulacro urbano, a partir de interpretação da vitalidade urbana nos moldes da “sociedade do espetáculo” (DEBORD, 1998), e da cultura compreendida no âmbito do consumo, privilegiando a aparente preservação e transformação de usos.(D’AGOSTINI E ABASCAL, 2014, p.138)

Para Alamino (2011, p.14), a lógica capitalista levou a questão do patrimônio histórico gerador de atividade de turismo num patamar de relevância acima da questão social de moradores da vila, como pode ser observado na precariedade de acesso à Paranapiacaba e na exígua atenção à infraestrutura urbana, que inclusive garantiriam a exploração de atividades comerciais. Mesmo com a tentativa de integrar a população local ao turismo, com geração de emprego e renda, grande parte da população não estava preparada para tomar parte neste processo, conforme o relato de Valdinete Matos, moradora de Paranapiacaba, afirmando que “hoje poucos trabalham com o turismo na vila” (apud SILVA, 2017, p. 62). Durante a visita de campo, em conversa com os moradores, reforça-se a noção de que a infraestrutura montada, além do expresso turístico, é voltado para atender apenas durante os fins de semana, quase todos os restaurantes de Paranapiacaba abrem de sexta a domingo. Segundo relato de um dos moradores, durante a semana, sua vida acontece em Santo André, onde estuda e trabalha, e nos fins de semana, volta para a vila para atender os turistas.

Além de tudo isso, o Plano Patrimônio propunha um programa de “cenografia urbana”, cujo objetivo era estabelecer a vila como um local agradável à comunidade e ao visitante. Para isso, seria necessário apresentar beleza e organização, de forma a transmitir acolhimento, apoio e garantia de que seus atrativos pudessem ser plenamente apreciados. Na opinião de Cruz (2013), o espaço de Paranapiacaba foi vendido através da mídia enquanto local de turismo cultural, o que provocaria a descaracterização do espaço da vida cotidiana, espetacularizando cultura, hábitos

e costumes locais, e transformando o morador num personagem folclórico; e de outro lado, segregaria o turista num oásis asséptico e seguro. Paranapiacaba não é um palco e seus moradores não são personagens inanimados.

Em nenhum momento foi posta em questão a restauração dos imóveis residenciais para o bem-estar do morador, para que este, morando com dignidade e com o mínimo de conforto, pudesse receber e acolher o tão esperado turista que lhe traria a tão almejada renda e sustentabilidade. O plano falhou quando seus idealizadores se esqueceram de que existe uma população local que não é mera coadjuvante neste processo. Os moradores têm suas próprias necessidades e vontades, estendem suas roupas nos varais dos quintais, têm suas antenas parabólicas, necessitam de garagens e áreas de serviços etc; como cenarizar uma cidade que não é cenográfica, é viva, dinâmica e atuante? É impossível transformar todas as moradias em bares, restaurantes, pousadas, ateliês etc; para atender a uma demanda de fim de semana, Paranapiacaba deixaria de ser uma vila residencial e passaria a ser prestadora de serviços para turistas e visitantes esporádicos. (CRUZ, 2013, p. 82)

Outro aspecto que denota a atenção em demasia voltada para a atração de investimentos para o turismo da vila é a criação de uma área inteira destinada a atividades noturnas (AAN) na ZEIPP de 2007. Embora esse tipo de atividade ainda seja bastante incipiente, muitos moradores acreditam que o local não possua tal perfil, uma vez que o silêncio e a tranquilidade sempre foram peculiares à vila como um todo (CRUZ, 2013, p. 120). Cruz acredita que não há necessidade de se criar uma regulamentação legislativa para tal atividade, visto que eventos noturnos podem muito bem serem sazonais e predeterminados. O assunto gerou polêmica entre os residentes: os mais antigos são contra e não vêem a necessidade desse tipo de atividade, que possivelmente, poderia trazer alguns transtornos relacionados ao público frequentador; outros estão preocupados com o barulho proveniente destes eventos e que poderia perturbar o silêncio da vila; e há ainda aqueles que vêem com bons olhos a oportunidade de retorno financeiro, por já terem algum tipo de estabelecimento no local demarcado pelo zoneamento. Todos concordam sobre um ponto: a fiscalização, que neste caso é falha e sem controle (CRUZ, 2013, p. 120)

Até o momento, o que se encontra em Paranapiacaba é uma vila que segue uma política de gestão pautada num empreendedorismo urbano, visando transformar o local em um pólo turístico. Numa perspectiva onde muitas vezes há a ausência da valorização da população local que deveria ser a primeira beneficiada pelas mudanças em vigência, assim como a descaracterização real do conceito de preservação de patrimônios históricos (Alamino, 2011, p. 15). Um projeto voltado para o desenvolvimento, seja econômico ou cultural, de uma comunidade precisa do incentivo do poder público e do engajamento da população local.

Infelizmente, esse discurso contraditório não é exclusivo a Paranapiacaba. O turismo cultural como estratégia de desenvolvimento

local tem sido utilizado em diversas partes do mundo, inclusive no cenário brasileiro, e levanta uma série de questões a serem abordadas a seguir.

a corrida pelo patrimônio mundial

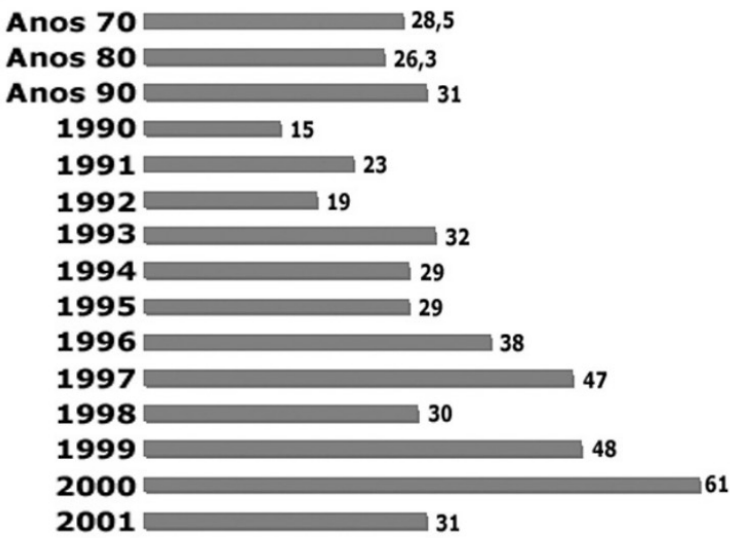
A inscrição da vila na lista da Unesco possuía dois objetivos, segundo Figueiredo (2014, p. 375). Primeiro, o reconhecimento internacional deste bem - que seria o primeiro patrimônio industrial ferroviário do Brasil, assim como o primeiro patrimônio do estado de São Paulo a compor a lista mundial. Em segundo lugar, juntar mais esforços em prol de sua recuperação e conservação que requer a atuação conjunta de várias instituições. Na medida em que os patrimônios são reconhecidos pela Unesco, estes têm um acompanhamento mais próximo e contínuo, além de receberem maior investimento do governo federal pelo compromisso em preservar, da visibilidade, da cobrança e do monitoramento feito pela própria UNESCO.

O título de patrimônio mundial atua como um “selo de qualidade” a um bem que, conforme posto anteriormente, carrega um valor universal excepcional que transcenda as fronteiras nacionais e deve ser protegido para as gerações atuais e futuras por seu caráter inestimável. Entretanto, este reconhecimento internacional atua como uma espada de dois gumes, trazendo vantagens e desvantagens, tanto para o próprio bem inscrito e sua população local, quanto a outros bens culturais não inscritos.

Por um lado, o título de patrimônio da humanidade atua como uma fonte de legitimação, trazendo visibilidade ao local e aumentando o prestígio e autoestima das entidades proprietárias dos bens reconhecidos (PEIXOTO, 2002, p. 39-20). Ademais, o reconhecimento da Unesco realça a imagem do bem e sinaliza uma qualidade para o turismo diante de um mundo competitivo (ROBINSON, 2001, SMITH, 2002, JIMURA, 2011), chamando atenção para políticas urbanas em nome do patrimônio mundial. Por outro lado, essa mesma aproximação da Unesco implica em uma outra instância de proteção, fora os órgãos nacionais de preservação, para fiscalizar e instruir ações referentes ao patrimônio. Isso pode trazer um conflito entre as organizações internacionais e locais, gerando tensões adicionais no ambiente físico-natural e nos habitantes do bem (JIMURA, 2011, p. 291)

Em busca de adquirir o reconhecimento internacional, os países urgem em cadastrar seus bens culturais configurando uma corrida a esse status da Unesco e marcando uma intensificação dos processos de patrimonialização. Isso pode ser observado no número de bens inscritos na lista, conforme trabalho de Peixoto:

Número de bens inscritos na lista do patrimônio mundial



F 40 Número de bens inscritos na lista do patrimônio mundial, evidenciando a média dos anos 70, 80 e 90. Elaboração: Paulo Peixoto. Fonte: PEIXOTO, 2002.

Podemos verificar que entre os anos 70 e 80 evidenciava uma tendência de abrandamento no ritmo de inscrição de bens na lista do patrimônio mundial, todavia, o resto da década inverte nitidamente esta tendência. Desde 1993, o número de bens inscritos anualmente na lista da Unesco ultrapassou sempre a média dos anos 70 e 80. Este fato constitui, desde logo, um primeiro indicador da intensificação dos processos de patrimonialização. (PEIXOTO, 2002, p. 25; SCIFONI, 2015, p. 130). Mesmo com o freio da Unesco em 2002 na tentativa de diminuir o ritmo de inscrição de bens, como posto no segundo capítulo deste trabalho, observa-se que uma decorrência desse processo é uma “corrida do patrimônio mundial”.

Conquanto, é sabido os altos custos de manutenção e de reabilitação do patrimônio (ICOMOS, 1993, p. 21-22), somado ao fato de que a receita das atividades culturais costumam ser pouco rentáveis, sendo insuficientes para a autonomia financeira do patrimônio (BENHAMOU, 2016). Benhamou, após análise do estudo de Prud’homme referente ao impacto do tombamento na atividade econômica para um conjunto de sítios tombados na França, declara:

O fato de constar da lista da Unesco não contribui para aumentar nem a parte do turismo no emprego local durante o período analisado, nem a renda por habitante, tampouco o nível dos salários; tem inclusive um efeito negativo significativo sobre a evolução dos rendimentos. Acontece o mesmo quando, em 2010, a cidade de Albi obtém o tombamento de sua cidade episcopal; cria-se expectativa de que o número de visitantes aumentara sensivelmente; mas os turistas que visitam a cidade não se demoram, e so setor de alimentação se sai bem, com uma alta de 35 a 40% em um ano. E como se tivéssemos aí

um eco da reflexão da prefeita de Vézelay: 'o rótulo Unesco nos trouxe certamente visitantes estrangeiros mas nenhum centavo a mais' (Le Monde, 7 de junho de 2006)(Benhamou, 2016, p. 120)

Então o que motiva a corrida ao status de patrimônio mundial? Newby (1994, apud PEIXOTO, 2002) explica que a intensificação da patrimonialização é uma reação diante da necessidade de atuar e de reagir localmente em face de processos que são estruturais em termos econômico e global em termos de escala. Ou seja, as transformações das estruturas mundiais, caracterizadas pela crise das economias industriais, pelo crescimento do consumo e pela generalização dos lazeres, têm levado muitas cidades dominadas por economias industriais ou agrícolas a converterem-se. Dessa forma, essa conversão, em especial das pequenas e médias cidades, se utiliza da cultura, do passado e do patrimônio para se afirmar como destinos turísticos e transformando o patrimônio numa grande indústria internacional de consumo em massa. A ação desenvolvida pela Unesco no domínio da identificação de sítios naturais e de bens culturais, assim como a sua posterior inscrição na lista do patrimônio mundial, contribuiu enormemente para consolidar esta indústria (PEIXOTO, 2002, p. 25-26).

Peixoto ainda lembra que qualquer objeto patrimonial tem necessidades, para subsistir, de ser reinventado e reativado por indivíduos que o inscrevem na sua vida quotidiana. Utilizar os recursos de uma cidade, quer se trate do patrimônio ou das características dos cidadãos, é legítimo e desejável. É igualmente legítimo levar em conta o mercado do turismo cultural, que, em muitos casos, constitui uma tábua de salvação do patrimônio (Desurvire, 1998, apud Peixoto, 2002, p.41), embora, recorrentemente, se apresente como uma ameaça.

Entretanto, é importante ressaltar que a emergência da questão patrimonial como uma competição intercidades pelo reconhecimento e atração turística a partir de um excesso de patrimônio generalizado (aquele apontado por CHOAY, 2011) não se aplica em contexto brasileiro, entre outros países da América Latina. Como observa Gutierrez:

É possível que nos países de primeiro mundo, onde na última década, o "cultural" alcançou um elevado consenso e, por isso, tem gerado muitos investimentos no setor (museus, auditórios, palácios de música que são as vedetes da arquitetura dos anos 80 e 90), o tema pareça auto sustentado nesta nova dimensão do consumo. Mas nos países americanos, para além do prestígio destas operações espelhar o europeu e norte-americano, os recursos destinados à cultura foram tão magros que apenas conseguiram manter em funcionamento os antigos equipamentos. (GUTIERREZ, 1991, p. 126, apud SCIFONI, 2015, p. 135)

O Brasil está muito distante de uma situação de patrimonialização generalizada, na qual os excessos de conservação se fazem presentes na realidade urbana e abundam recursos públicos para investimentos em cultura. Muito pelo contrário, um conjunto de problemas crônicos da

preservação do patrimônio e repetem com o passar dos anos: equipes técnicas reduzidas para lidar com a pesquisa e fiscalização, e atividades de educação patrimonial; salários rebaixados que constantemente esvaziam ainda mais as equipes; poucos recursos econômicos para ações de recuperação e restauração, seja para edifícios públicos tombados, seja para os privados, nos quais o pequeno proprietário não apresenta condições de preservação; o embate com intervenções e empreendimentos públicos e privados, cujo desdobramento desfavorece em grande parte os interesses da preservação; ausência de alternativa econômica de apoio, do tipo financiamento, aos pequenos proprietários de imóveis que não dispõem de recursos, etc. O que demonstra o fato de que o patrimônio cultural não está inserido efetivamente na agenda política do Estado brasileiro como uma questão de relevância (SCIFONI, 2015)

Para Scifoni, no Brasil, se utiliza de alguns patrimônios com papel de isca cultural a fim de alavancar negócios urbanos, e que não expressa uma emergência de questão patrimonial tal qual em países europeus, mas resulta numa cópia parcial de um modelo no qual se busca espelhar em função do prestígio atribuído a estas intervenções. Como em São Paulo, Rio de Janeiro, Recife e Salvador, uma expressão da natureza desigual existente no universo da produção e reprodução da cultura (SCIFONI, 2015, p. 135).

Peixoto (2002) traz duas críticas referente a postura das autoridades locais quanto ao reconhecimento que o título de Patrimônio Mundial traz. Um deles tem a ver com a ação das autoridades municipais que, incapazes de pôr em prática uma política de gestão, parecem estar mais empenhadas em obter uma medalha do que em desenvolver uma política coerente do patrimônio. O segundo problema decorre do fato de as autoridades municipais, confundindo candidaturas a estatutos com políticas de preservação do patrimônio, pretenderem fazer no âmbito das candidaturas a patrimônio mundial o que há muito deveria ter sido feito no domínio da proteção do patrimônio.

a reinvenção urbana para o turismo cultural

Diante da competitividade intercidades, e entre Estados, a reabilitação e a animação de centros históricos, de zonas monumentais e de praças públicas constituíram uma nova dimensão para a produção do espaço urbano. A partir daí, a cultura é reconhecida como um recurso para promoção das cidades e áreas históricas, conferindo um valor emblemático a determinados elementos do patrimônio que possam facilitar a identificação local, instituindo um marketing urbano (SCIFONI, 2015)

Conforme Yázigi (2002) discorre, a paisagem é constantemente refeita de acordo com os padrões locais de produção, da sociedade, da cultura, e tem importante papel no direcionamento turístico. Não se trata de dizer que ela seja a única forma de atração, mas que pesa muito

48. “Como se não bastasse, a cruzada da UNESCO não recua diante da rotulação do falso. Dois exemplos: na China, em um sítio magnífico situado a 1800 metros de altitude, nos confins do Tibete, no Yunnan, a vila sobre os canais de Lijiang, em cerca de três quartos destruída por um terremoto, foi mais ou menos reconstruída de forma idêntica, esvaziada de seus antigos habitantes e colocada em cena segundo as normas do turismo cultural que desde então atrai para o sítio milhões de visitantes anuais, chineses e estrangeiros. Na França, a obra de Le Corbusier, brutalmente restaurada e coroada por uma obra falsa [faux intégral], colocada à cabeça das candidaturas francesas para a classificação de 2007, foi vencida no último instante pelo conjunto multissecular de fortificações de Vauban. Foi adiado.

Simultaneamente, sobre todos os continentes, cópias de monumentos são apresentadas nos parques de atrações temáticas, enquanto o pastiche adquire sua cidadania. Assim, cidades novas, de cem mil habitantes, projetadas no oeste de Shanghai para cidadãos privilegiados: Thames City, a partir do modelo de um bairro londrino da época vitoriana, mas dominado por uma réplica da catedral de Bristol, e Nuremberg City, ao estilo Bauhaus, são concluídas; as réplicas de Veneza e Barcelona estão em curso de acabamento.” (CHOAY, 2011, p . 37)

no contexto de outros fatores (meios de hospedagem, bons preços etc.). O turismo depende da visão. A relação do turista com o lugar visitado é sempre transitória, passageira e, em grande parte das vezes, **fugaz e superficial**. A paisagem é a primeira instância do contato do turista com o lugar visitado e por isso ela está no centro da atratividade dos lugares para o turismo. Não por acaso, portanto, algumas cidades reorganizaram-se completamente para produzir paisagens atrativas para o consumo e para o lazer, conforme colocado por Luchiari (1998).

Assim, a atratividade de uma paisagem como criação cultural é o resultado da valorização, pela prática social do turismo, de determinados arranjos de formas (naturais ou antrópicas) num dado momento. Disso decorre o surgimento dos modelos ou de modelos de paisagem turística - verdadeiros estereótipos. Como modelos, as paisagens turísticas podem ser manipuladas, recriadas, copiadas e coladas (no território) como em um recurso do computador (Cruz, 2002, p. 109). As tradições e os produtos típicos viram recursos centrais das estratégias de desenvolvimento urbano visando o fomento do mercado do lazer e do turismo, levando os centros históricos a se converterem em “palcos de sociabilidades e de encenação da vida quotidiana, constituindo-se como uma espécie de nova realidade alegórica das cidades” (Peixoto, 2002, p. 37)

E isso é um problema, pois além do grande custo social, a consequência deste modelo de adequação do patrimônio como mercadoria para o consumo da cultura e do turismo frequentemente os insere no tecido urbano como objetos reificados, conforme discute Meneses (1996). Scifoni (2015) ressalta que no cerne destes projetos está a “hipervalorização da arquitetura e do estilo artístico em detrimento de outros valores do patrimônio, principalmente aqueles que contextualizam os bens no seu universo contraditório e conflituoso da história e dos processos sociais”. Isso acaba produzindo um **patrimônio cultural fetichizado**, que se explica em si mesmo, unicamente pela técnica ou pela estética, e que consequentemente também destrói a essência do patrimônio, uma vez que desvirtua o seu significado simbólico e social (SCIFONI, 2015, p. 131)

Em nome da legitimação cultural, Featherstone (1992, p. 270) diagnostica um ciclo infundável de reduplicação e superprodução de signos, imagens e simulações, que leva a uma **implosão do significado** (apud MENESES, 2006, p. 38). Choay (2011) caracteriza esse processo como uma esterilização progressiva, a “disneylandização” e os “pastiche”⁴⁸, “pois o único e verdadeiro problema com o qual deparamos hoje na posição de uma sociedade globalizada é continuar a produzir meios humanos diferentes, sob pena de perder, desta vez, não nossa identidade cultural, mas sim uma identidade humana cuja diversidade de culturas é a indissociável condição para tal.” (CHOAY, 2011, p . 38)

patrimônio para quem?

É muito perigoso que uma política pública e de preservação do patrimônio se contente em transformar a cidade em mercadoria para o consumo em massa. Um dos resultados perversos desse modelo de intervenção está relacionado à mudança social nestas áreas, derivada quer da expulsão de grupos sociais mais pobres, ou ainda, pela transformação do uso do solo que substitui o lugar de moradia de uma população local por estabelecimentos comerciais ou de serviços voltados ao turismo (SCIFONI, 2015). Dentre vários os motivos para essa ameaça, Diegues (2008, apud TORRES et al, 2021) atribui à lógica da estrutura urbana capitalista, que tende a colocar a questão do patrimônio como gerador de atividade turística num patamar de relevância acima da questão social de moradores locais.

O turismo, por sua vez, pode atrair um volume de visitantes não compatível com a infraestrutura do local, como é observado na Carta Internacional de Turismo Cultural .

Excessive or poorly-managed tourism and tourism related development can threaten their physical nature, integrity and significant characteristics. The ecological setting, culture and lifestyles of host communities may also be degraded, along with the visitor's experience of the place. (ICOMOS, 1999)

Além da degradação do meio físico, Jimura (2011) pontua como o status da Unesco pode vir a ser um incômodo para a população local, ao perturbar o estilo de vida outrora tranquilo. Devemos perguntar-nos até que ponto os habitantes se reconhecem numa identidade urbana que lhes é imposta (PEIXOTO, 2002, p. 40), na medida em que se instauram iniciativas patrimoniais visando a promoção da visibilidade e da competitividade da cidade. Sua preservação é realmente desejo das populações locais ou seria apenas uma narrativa para incremento do turismo cultural, intensificando os processos de inflação patrimonial?

Como alerta Jacobi (2005), é preciso constante acompanhamento e atualização das políticas de planejamento pela população local, em busca por uma harmonia entre as duas partes, assim como o aperfeiçoamento de mecanismos institucionais para uma democrática governança ambiental, cujos processos de aprendizagem social devem ser norteadores, e não apenas retórica (apud TORRES et al, 2021, p. 49)

Em 1987, essa questão já havia sido discutida no Brasil na “Carta de Petrópolis”, onde a preservação do sítio histórico urbano não deve dar-se à custa de exclusividade de usos, nem mesmo aqueles ditos “culturais”, devendo necessariamente **abrigar os universos do trabalho e do cotidiano**, onde se manifestam as verdadeiras expressões de uma sociedade heterogênea e plugar. Guardando essa heterogeneidade, deve a moradia construir-se na função primordial do espaço edificado, haja vista a flagrante carência habitacional brasileira. Desta forma, especial atenção

49. *G e n t r i f i c a t i o n*. Literalmente a palavra quer dizer o processo de nobilitação (relativa, pois gentry na Inglaterra designa a pequena nobreza) de algo desprovido de títulos ou, mesmo, em situação de carência. Aqui, significa reabilitação urbana de áreas de interesse cultural, mas degradadas, como investimento em que se espera que o retorno reflita o valor cultural agregado (MENESES, 2006, p. 53).

deve ser dada à permanência dos sítios históricos urbanos das populações residentes e das atividades tradicionais, desde que compatíveis com sua ambiência (IPHAN, 1987, p.1). Porém, não foi o ocorrido, e, ainda, acontece em alguns dos casos de projetos de revitalização realizados no Brasil, que se predominou o uso turístico ou cultural, afugentando a população original, nos tão conhecidos processos chamados de “**gentrificação**”⁴⁹ (INOUE, 2018, p.280).

É um processo de transformação de áreas urbanas que leva ao encarecimento do custo de vida e aprofunda a segregação socioespacial nas cidades. A gentrificação modifica a paisagem urbana e o perfil social dos bairros, provocando sua valorização mercadológica e a expulsão de antigos moradores. Na capital paulista, Scifoni cita dois exemplos de intervenções que usaram do discurso da preservação do patrimônio resultando em alto custo social: a requalificação do Parque do Povo, no bairro do Itaim Bibi, que eliminou práticas populares do futebol de várzea, e o recente caso da Vila Itororó, na Bela Vista, cujos moradores foram retirados para a restauração da edificação tombada e instalação de um centro cultural, projeto que desconsiderou a historicidade do patrimônio ao apagar ali os traços da memória da cidade representada na formação de cortiços habitados por população trabalhadora (SCIFONI, 2015, p.131).

Meneses, ao tratar dos usos culturais da cultura, discorre sobre um antigo cartum publicado numa revista francesa que permite visualizar o retrato da perversidade de certa noção de patrimônio cultural vigente entre nós:

No interior hierático, solene e penumbroso de uma catedral gótica, aparece uma velhinha ajoelhada diante do altar-mor, profundamente imersa em oração. Em torno dela, a contemplá-la interrogativamente, uma horda de turistas japoneses. O guia lhe toca os ombros e diz: "Minha senhora, a senhora está perturbando a visitação" (MENESES, 1999, 2009)

A partir do cartum, Meneses chama atenção para três questões pertinentes ao turismo cultural: a (des)territorialização das ações culturais, a oposição entre mera contemplação e o uso de fato do patrimônio, e a individualidade frente à massificação do turismo.

Em primeiro lugar, ao que tudo indica a velhinha é uma habitante do espaço que também abriga a catedral e sua ação está plenamente territorializada: nada, nela, indica que seu procedimento se dissocie dos demais espaços contíguos em que se desenrola sua vida cotidiana. A noção de habitante implica a cotidianidade⁵⁰. Trata-se, portanto, de uma relação de pertencimento, na qual a ação da velhinha com a catedral não deve ser pontual, de exceção que se consuma num momento privilegiado e depois não mais se repete - a relação da velhinha é existencial. Já para os turistas, a atividade que executam é desterritorializada, seccionada de seu cotidiano, opondo-se a ele de forma radical, pois se desprende da habitualidade e pode, até mesmo, apresentar-se como uma compensação explicitamente momentânea de uma habitualidade quem sabe cinza e

desinteressante. Para Meneses, pressupõe-se um fosso entre o cotidiano desses turistas e o tempo-espaço espasmódico da visita à catedral.

Em segundo lugar, está a oposição entre as formas de relacionar-se com o bem cultural. O usufruto da catedral pela velhinha é profundo e vivenciado. “Para ela, o ‘bem cultural’ é, antes de mais nada, um bem, coisa boa. Boa de conhecer, boa de ver, boa de sentir como um vínculo da subjetividade e, finalmente - por que esquecer esta categoria de valor? - boa de usar, pragmaticamente, bom lugar para rezar” (MENESES, 1999, p. 96). Em contrapartida, a fruição dos turistas se consuma na mera contemplação, Meneses apelida de “voyeurismo cultural”, já que o voyeur, com efeito, restringe sua gratificação essencialmente à visão e não se expõe, não se compromete.

Por último, a individualidade representada pela velhinha opõe-se à massificação prefigurada pelo magote de turistas. O ritmo individual garante a possibilidade de envolvimento mais amplo e fecundo, adaptado às oscilações de ritmos e trajetórias da subjetividade. O foco uniforme da visita dos turistas, ao contrário, dissolve a riqueza potencial das individualidades. Assim, Meneses conclui:

Acredito que a melhor forma de neutralizar esta redutora conceituação de uso cultural e abrir espaço para irrigar todo o tecido vivo da existência é fazer com que a ação cultural passe, precisamente, pelos terrenos mais importantes dessa mesma existência. Dois eixos, assim, me parecem prioritários, o universo do cotidiano e - parte dele, mas com personalidade própria - o universo do trabalho. Políticas culturais, programações culturais, equipamentos culturais, criação cultural e seja mais o que for, que passe à margem desses dois eixos, passará também à margem daquilo que, em nossas vidas, importa mais que tudo qualificar culturalmente. (MENESES, 1996, p. 97)

Ainda, Yázigi (1998) completa que não se trata de espetacularizar a paisagem para o turista, mas antes, de criar mais condições de dignidade para a própria vida cotidiana de seus habitantes.

A ordem seria assumir o patrimônio ambiental (urbano especialmente) como modo de vida e conquistá-lo com o tempo e com condições financeiras trazidas pela cidadania social. Esta futura urbe teria de trazer a marca da cultura local e da criatividade, tanto quanto se possa falar em diferenciação num país que já ultrapassou a casa dos cinco mil municípios. Nem todos conseguem ser turísticos de modo competitivo, mas todos são instados a elevar as condições de vida para si mesmos. Em poucas palavras, tratar-se-á mais de criar, do que de herdar um passado material liquidificado pelas condições históricas de produção do espaço, agora agravado pela falta de seletividade no rolo da globalização. O lugar, tanto quanto a região, transformam-se constantemente. Imenso é o desafio dos caminhos que levam à criatividade das futuras urbanizações não sem passar pela discussão dos grupos que reclamam cidadania.”(YÁZIGI, 1998, p. 18, grifo da autora)

50. *Habeo/habere*, em latim, quer dizer possuir, manter uma relação com, apropriar-se de. Com um prefixo iterativo, o verbo habito/habitare significa manter relações intensas e permanentes (esta conotação de constância está claramente presente em termos como hábito, habitualidade). (MENESES, 1999)

considerações finais

Este trabalho visou fazer uma leitura de Paranapiacaba a partir de sua candidatura para patrimônio da humanidade da Unesco, compreendendo suas repercussões, diante da trajetória da vila na preservação de seu patrimônio e das transformações econômicas e sociais. Além disso, buscou-se evidenciar as questões implícitas ao título de patrimônio mundial e suas relações com o turismo cultural. Não se pretende fechar o debate neste trabalho ou propor soluções definitivas, longe disso, trata-se de abrir uma discussão, elencando as questões mais problemáticas para encaminhamento posterior, visto que é um assunto que engloba diversas áreas e especialidades.

Diante do exposto nos capítulos anteriores, entende-se que Paranapiacaba possui uma vasta diversidade de patrimônio, arquitetônico e urbanístico, ambiental, tecnológico, histórico e cultural. Entretanto, é uma vila que enfrenta vários problemas de ordem social e econômica que são ainda mais agravados por efeito da descontinuidade de projetos e negligência político-administrativa, um obstáculo enfrentado em outros contextos brasileiros. Após anos de abandono e degradação, o reconhecimento do valor da vila pelos órgãos de preservação nacionais através do tombamento foi um pontapé essencial para a recuperação de Paranapiacaba, ao realizar estudos e inventário, além de aumentar a conscientização da necessidade de se proteger o patrimônio. Todavia, é sabido que o tombamento sozinho não basta para resolver os problemas crônicos do local, e que é essencial uma gestão integrada visando o desenvolvimento sustentável com a participação e escuta ativa da população. Isso só foi possível a partir da criação de uma subprefeitura específica para Paranapiacaba, ao aproximar a administração do bem a ser gerido.

Entretanto, vimos que apesar dos avanços, as ações implementadas não foram suficientes para desenvolver a vila, sequer conferir a seus moradores oportunidades de integração à vida metropolitana. O Plano Patrimônio focou na estratégia do turismo cultural como desenvolvimento local, porém conferiu uma ínfima atenção à infraestrutura, em especial a precariedade de acesso à vila - o que garantiria tanto a exploração de atividades comerciais na vila como a mobilidade de seus visitantes e habitantes.

É uma infeliz ironia a denominação “Vila Ferroviária de Paranapiacaba” e não ser possível seu acesso pela ferrovia. Ou ao menos, durante a semana, o único transporte realizado é o de cargas, já que o Expresso Turístico da CPTM atende durante os finais de semana, desde que se garanta a onerosa passagem com semanas de antecedência, dado o limite de assentos, que atende apenas um horário de ida e volta.

Mesmo quem opte pelo transporte rodoviário, no caso o carro ou motocicleta, se depara com estradas de terra e ruas de paralelepípedos com alta declividade e problemas para a transposição de uma parte para

a outra, sendo necessário realizar um grande retorno visto que não é possível atravessar os trilhos na vila a não ser pela passarela exclusiva a pedestres. E quem depende do transporte público, só lhes resta longas jornadas de viagem, da espera no acostamento da rodovia por ônibus imprevisíveis de longos intervalos de tempo, apenas para chegar na estação mais próxima, e só então alcançar o transporte integrado à metrópole.

De todo modo, o Plano Patrimônio sofreu diversas interrupções e mesmo alterações de acordo com os interesses motivadores governamentais do momento, tendo como reflexo direto na população local. Com a retomada da candidatura de Paranapiacaba para a lista da Unesco em 2014, mostra-se a vontade de prosseguir com a estratégia de desenvolvimento através do turismo, na esperança de atrair maior visibilidade e investimentos para a vila.

A vila passou por mudanças que abalaram seu funcionamento e o perfil de seus residentes. No início, era uma vila completamente inserida nos universos do cotidiano e do trabalho ao ser direcionada, quase exclusivamente, à operação da ferrovia. Depois, teve de se adaptar e transformar-se numa vila dedicada ao turismo, porém com a ausência daqueles universos essenciais.

Defronte aos problemas elencados, soma-se a vontade de adicionar mais uma instância, com valores e abordagens, ainda que semelhantes, não totalmente alinhadas às outras esferas de proteção. A Convenção do Patrimônio Mundial, por mais nobres e necessários sejam seus objetivos, tem suas próprias questões a serem resolvidas. Primeiro, a discussão quanto a validade da existência de um valor excepcional comum a toda a humanidade, dentre outros critérios para oficializar o título de patrimônio mundial. Em segundo lugar, a dificuldade de alinhamento entre as categorias cultural, natural e misto, subtipologias como a paisagem cultural, e a abordagem da Paisagem Histórica Urbana. A análise das políticas apreendidas pela Unesco mostra que apesar dos avanços promovidos pela evolução do conceito de patrimônio mundial, possibilitando a valorização de sítios urbanos, omite-se a necessidade do discurso da mudança como expressão intrínseca do dinamismo das cidades.

Além do mais, o selo de qualidade da Unesco atua como um chamariz para o turismo, tanto internacional quanto nacional, trazendo então a problematização dos usos culturais de um bem cultural. Como resultado das transformações macroeconômicas da sociedade capitalista, se revela o potencial competitivo das cidades para a reinvenção da identidade urbana. A partir disso, as cidades convertem certas especificidades locais em recursos turísticos, promocionais e financeiros, que por si só não é um problema, mas ao fazê-lo sem uma reflexão cautelosa, a produção de espaços emblemáticos podem levar a criação de pastiches, um patrimônio cultural fetichizado esvaziando-o de significados. Conjuntamente, esses processos devem se atentar à população local, aquela a quem o patrimônio deve atender primariamente. Caso contrário, a implementação

de políticas públicas em nome da preservação pode resultar na expulsão dos grupos sociais e na criação de “cidades zumbis”, desprovidas do universo do cotidiano.

Ainda que seja uma atividade válida, importante e de enorme potencial, a gestão não pode priorizar o turismo em detrimento da população local, ignorando suas necessidades. Seja como for, é fundamental o reconhecimento da primazia do cotidiano e do universo do trabalho nas políticas de identificação, proteção e valorização, e consequentemente, de maximização do potencial funcional (o turismo). Deve-se evitar a criação de cidades monofuncionais e não se pode depender apenas do turismo. Este, se respeitar a dimensão plural da cultura, pode ser fonte fecunda de renovação; caso contrário, apenas facilitará a pasteurização exigida pelo mercado, como conclui Meneses (1996). Afinal, o tipo de turismo que propusermos e praticarmos dependerá do tipo de relações que julgarmos aceitáveis e desejáveis entre os homens, isto é, do modelo de sociedade pelo qual optarmos.

referências bibliográficas

ALAMINO, Caroline Antunes Martins. Vila de Paranapiacaba: paradoxos de um patrimônio histórico e um ponto turístico. In: Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, 2011.

ALBUQUERQUE, Elaine Moraes de. Desvelando a paisagem da Vila Ferroviária de Paranapiacaba. 2018. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018

ALLIS, Thiago. Ferrovia e turismo cultural: alternativa para o futuro da Vila de Paranapiacaba (SP). Revista Turismo Em Análise, v. 13, n. 2, p. 29-53, 2002.

AUGUSTO, Marcelo Gaudio. A Paisagem Como Ferramenta de Preservação. Encontro de História da Arte, n. 13, p. 619-628, 2018.

BANDARIN, Francesco; VAN OERS, Ron. The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century. Oxford: Wiley-Blackwell, 2012

BARROS FILHO, Edilson Borges de; PEREIRA COSTA, Staël de Alvarenga. Contribuição da Recomendação HUL para o Agenciamento Urbano de Tiradentes/MG. 6º Seminário Ibero-Americano Arquitetura e Documentação, 2019.

BENHAMOU, Françoise. Economia do patrimônio cultural. Edições Sesc, 2016.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 2016. 496 p. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 24/11/2022

CAMPOS, Joana Capela de; MURTINHO, Vitor. Paisagem urbana histórica: A Lusa Atenas como matriz cultural de Coimbra, 2018. In: JACINTO, Rui. Lugares e territórios: património, turismo sustentável, coesão territorial. Editora ncora, Lisboa, 2018.

CASTRIOTA, Leonardo B. Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.

CHIURATTO, Agnes Helena. Paisagem cultural e a experiência urbana latino-americana Buenos Aires/Rio de Janeiro. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015

CHOAY, Françoise; DOMINGOS, João Gabriel Alves. O patrimônio em questão. Fino Traço Editora, 2011.

CIAM. Carta de Atenas, 1933.

CONSELHO DA EUROPA. Declaração de Amsterdã, 1975.

CRISPIM, FELIPE BUENO. A paisagem como patrimônio cultural em São Paulo: estudo das ações de preservação das paisagens paulistas pelo Condephaat (1969-1989). XX Encontro Estadual de História - ANPUH-SP,

2016

CRUZ, Thais Fátima dos Santos. Paranapiacaba. A arquitetura e o urbanismo de uma vila ferroviária. Dissertação (Mestrado). São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos. USP, 2007.

_____. Intervenções de restauro em Paranapiacaba: entre teorias e práticas. Dissertação (Doutorado). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza. As paisagens artificiais criadas pelo turismo. Turismo e paisagem. São Paulo: Contexto, p. 107-119, 2002.

CURY, Isabelle (Org.). Cartas patrimoniais. 3. ed. rev. aum. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

D'AGOSTINI, Fernanda Figueiredo; ABASCAL, Eunice Helena Sguizzardi. Vila Ferroviária de Paranapiacaba: patrimônio, identidade e imagem como motores de desenvolvimento. A Paranoá mudou de endereço-<http://periodicos.unb.br/index.php/paranoa>, n. 13, p. 137-143, 2014.

ESCRITÓRIO INTERNACIONAL DOS MUSEUS DA SOCIEDADE DAS NAÇÕES. Carta de Atenas, 1931.

FARAH, Ana Paula; MERLIN, José Roberto. As Cartas Patrimoniais e Suas Aplicabilidades no Patrimônio Urbano. Revista Fórum Patrimônio: Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável, v. 11, n. 2, 2020.

FEATHERSTONE, Mike. The heroic life and everyday life. Theory, Culture & Society, v. 9, n. 1, p. 159-182, 1992.

FÉRES, Luciana Rocha et al. CONSERVAÇÃO E VALORES DAS PAISAGENS CULTURAIS MUNDIAIS: A trajetória da preservação do Conjunto Moderno da Pampulha, de patrimônio histórico e artístico nacional à paisagem cultural mundial (1947-2016). 2021.

FERREIRA, João. (et. al) Paranapiacaba: estudos e memória. Santo André: Prefeitura, 1990.

FIDALGO, Carolina. A cidade de Goiás como patrimônio cultural mundial: descompassos entre teorias, discursos e práticas de preservação. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) FAU USP. São Paulo, 2016. p. 139-188.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. Paranapiacaba: um caso de preservação sustentável da paisagem cultural. In: Revista Labor & Engenho. v. 5,n.3, pp. 61-84. 2011. Disponível em: <www.conpadre.org> e <www.labore.fec.unicamp.br>. Acesso em: 22/09/2022.

_____. Desenvolvimento Local Sustentável: os desafios da preservação, do planejamento participativo e da gestão pública em Paranapiacaba. In: II Conferência do Desenvolvimento IPEA Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas. 2011. p. 01-21.

_____. O patrimônio e as paisagens: novos conceitos para velhas concepções?. Paisagem e ambiente, n. 32, p. 83-118, 2013.

_____. Gestão sustentável da paisagem cultural: legados e lições da experiência de Paranapiacaba. Revista CPC, n. 18, p. 29-55, 2014.

_____. Da tutela dos monumentos à gestão sustentável das paisagens culturais complexas: inspirações à política de preservação cultural no Brasil. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

_____. Paisagem cultural de Paranapiacaba: uma experiência de gestão integrada, compartilhada e participativa. Identidades: territorio, proyecto, patrimonio, n. 6, p. 53-77, 2016.

FONSECA, Maria Cecília Londres. O patrimônio em processo. Trajetória da política federal de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: UFRJ/MINC/Ipphan, 2005.

FOWLER, Peter J. World heritage papers 6. World heritage cultural landscapes 1992-2002. Paris: UNESCO, 2003.

FULTON, Gordon et al. Guidance on developing and revising World Heritage tentative lists. 2020.

FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY, Jaime. Turismo e patrimônio cultural. Editora Contexto, 2001.

GALVEZ, C. Vila retoma candidatura a patrimônio mundial. Prefeitura de Santo André, [s.d.]. Disponível em <http://www.santoandre.sp.gov.br/biblioteca/bv/hemdig_txt/140515009m.pdf> Acesso em 28/11/22

GIESBRECHT, R. Paranapiacaba -- Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/paranapiacaba.htm>>. Acesso em: 28 nov. 2022.

GONÇALVES, Cristiane Souza. Autenticidade. In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016. (verbete).

GUTIÉRREZ, Ramon. História, memória e comunidade: o direito ao patrimônio construído. SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA/DPH.(São Paulo) O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania. Prefeitura Municipal de São Paulo: DPH, p. 121-127, 1992.

ICOMOS. Carta de Veneza, 1964.

_____. Carta de Washington, 1987

_____. International Cultural Tourism Charter: managing tourism at places of heritage significance. Paris: ICOMOS, 1999.

_____. Tourism at world heritage cultural sites: the site manager's handbook. Madrid: TWO, 1993.

_____. International Cultural Tourism Charter: principles and guidelines for managing tourism at places of cultural and heritage significance. Paris: ICOMOS, 2002.

_____. Xi'an Declaration on the Conservation of the Setting of Heritage Structures, Sites And Areas. Paris, 2005b.

_____. Princípios de La Valletta para a Salvaguarda e Gestão de Cidades e Conjuntos Urbanos Históricos. Paris, 2011.

ICOMOS AUSTRALIA. The Burra Charter: The Australia ICOMOS Charter for the Conservation of Places of Cultural Significance. 2013. Disponível em: <https://australia.icomos.org/wp-content/uploads/The-Burra-Charter-2013-Adopted-31.10.2013.pdf>. Acesso em: 10/11/2022.

ICOMOS BRASIL. Paisagens Culturais. Disponível em: <<https://www.icomos.org.br/paisagens-culturais>>. Acesso em: 26 jul. 2022.

IPHAN. Processo de Tombamento Nº1.252-T-87: Vila Ferroviária de Paranapiacaba, Município de Santo André, Estado de São Paulo. 1987. <<http://acervodigital.iphan.gov.br/xmlui/handle/123456789/5883?discover?rpp=10&etal=0&query=Paranapiacaba>> Acesso em 20/11/2022

_____. Carta de Bagé ou Carta da Paisagem Cultural. Bagé - RS, 2007.

_____. História - Vila Ferroviária de Paranapiacaba (Santo André - SP). c2014 Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/387/>>. Acesso em: 7 dez. 2022.

_____. Conjuntos Urbanos Tombados (Cidades Históricas). c2014 Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/123>>. Acesso em: 7 dez. 2022.

_____. Patrimônio Imaterial. c2014 Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/234>>. Acesso em: 7 dez. 2022.

_____. Preparação de candidaturas para o patrimônio mundial. UNESCO, Brasília, 2013.

IPHAN; SANTO ANDRÉ. Indicação da Vila de Paranapiacaba como Patrimônio da Humanidade na UNESCO. 2014. In: SANTO ANDRÉ. Secretaria de Desenvolvimento e Geração de Emprego de Santo André. Plano Diretor de Turismo - Santo André (1ª revisão), 2021

INOUE, Luciana Massami. O patrimônio urbano e as cartas patrimoniais| The urban heritage and the conservation charters. Oculum Ensaios, v. 15, n. 2, p. 271-286, 2018.

JAYO, José Antonio Hoyuela. O USO DA RECOMENDAÇÃO DA PAISAGEM HISTÓRICA URBANA DE UNESCO: Valladolid berço do estado moderno, e capital do império hispânico. Revista FÓRUM PATRIMÔNIO: Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável, v. 11, n. 2, 2020.

JIMURA, T. The impact of world heritage site designation on local communities – A case study of Ogimachi, Shirakawa-mura, Japan. Tourism Management, v. 32, n. 2, p. 288–296, 2011.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Arquitetura do ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial / FAPESP / SEC, 1998.

_____. Notas sobre a Carta de Veneza. In: Anais do Museu Paulista.

v.18 n.2. São Paulo, jul./dez. 2010

_____. Patrimônio industrial na atualidade: algumas questões. Patrimônio industrial na atualidade, 2021.

LEITE, Rogério Proença. Contra-usos da cidade. Lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. Campinas, SP: Ed. Unicamp; Aracaju, SE, 2007

LINS, Ana Paula Mota De Bitencourt Da Costa. As Ferrovias como Patrimônio Cultural Mundial: Os Estados-partes, a UNESCO e o Valor Universal Excepcional. 2015.

LORETTO, Rosane Piccolo. As [des] venturas da integridade no Patrimônio Mundial. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

LOBO, R. Como era a operação de trens metropolitanos da CPTM até Paranapiacaba. Disponível em: <<https://viatrolebus.com.br/2022/03/como-era-a-operacao-de-trens-metropolitanos-da-cptm-ate-paranapiacaba/>>. Acesso em: 28 nov. 2022.

MARQUES, J. CPTM não tem planos para Linha 10-Turquesa chegar a Paranapiacaba, Diário do Transporte, 2020. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2020/02/04/cptm-nao-tem-planos-para-linha-10-turquesa-chegar-a-paranapiacaba/>>. Acesso em: 28/11/2022.

_____. Festival de Inverno de Paranapiacaba, em Santo André (SP), terá edição digital. Diário do Transporte, 2021. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2021/06/11/festival-de-inverno-de-paranapiacaba-em-santo-andre-sp-tera-edicao-digital/>>. Acesso em: 28 nov. 2022.

MAYUMI, Lia. Monumento e Autenticidade. Tese Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999

MAZZOCO, Maria Inês; SANTOS, Cecília Rodrigues. De Santos a Jundiaí: nos trilhos do café com a São Paulo Railway. São Paulo: Magma, 2005.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. Os usos culturais da cultura: contribuição para uma abordagem crítica das práticas e políticas culturais. In: YÁZIGI, Eduardo. Turismo : espaço, paisagem e cultura. Tradução . São Paulo: Hucitec, 1999

_____. A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcances na preservação do patrimônio ambiental urbano. In: Patrimônio: atualizando o debate. São Paulo: 9.SR/IPHAN, 2006, p. 33-76.

_____. O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas. Conferência Magna. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural. I vol. 1. IPHAN. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova

gestão, Ouro Preto/MG, 2009.

MENUCCI, Sud. O patrimônio da antiga inglesa. O Jornal de São Paulo. São Paulo, 03 de julho de 1947

MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora. Plano de desenvolvimento sustentável da Vila de Paranapiacaba. Santo André: Prefeitura Municipal de Santo André/LUME-FAUUSP, 1999.

MINAMI, Issao; BIRKHOLZ, Lauro Bastos. Vila Martin Smith, no alto da serra, em São Paulo, um exemplo típico de model company town. 1995.

NASCIMENTO, Flávia Brito do; SCIFONI, Simone. O tombamento de Iguape como patrimônio nacional: novas práticas e políticas de patrimônio nacional. PARC Pesquisa em Arquitetura e Construção, Campinas, v. 6, n. 1, p. 26-38, jan./mar. 2015.

_____. A paisagem cultural como novo paradigma para a proteção: a experiência do Vale do Ribeira, SP. Revista CPC, São Paulo, n. 10, p. 29-48, maio/out. 2010.

OLIVEIRA, Ana Carla C. Mendes. Revitalização da Vila de Paranapiacaba. Santa Bárbara d'Oeste: SENAI, 2002.

OLIVEIRA, Fernanda Rocha de. Novos olhares e antigas práticas no tombamento de centros históricos: o caso de Natal. RN, 2015.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS (OEA). Normas de Quito - Reunião sobre conservação e utilização de monumentos e lugares de interesse Histórico e Artístico, 1967. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Normas%20de%20Quito%201967.pdf>> Acesso em: 28/11/2022

PARANAPIACABA ECOTUR. Paranapiacaba Turismo Passeio Eco Cultural SP. Disponível em: <<https://www.paranapiacabaecotur.com/passeio-historico-cultural-trem-turismo-expresso-turistico-sp/>>. Acesso em: 22/11/2022

PASSARELLI, Silvia Helena Facciolla. Vitrines da cidade. Alpharrabio, 2003.

PAULA, Dilma Andrade de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. Revista Brasileira de História da Ciência. Riode Janeiro, v.3, n.2, p. 142-156 jul/dez. 2010.

PEGORIM, J. C. Paranapiacaba recebe fundo internacional. Disponível em: <<https://www.dgabc.com.br/Noticia/415927/paranapiacaba-recebe-fundo-internacional>>. Acesso em: 7 dez. 2022.

PEIXOTO, Paulo. A corrida ao status de patrimônio mundial e o mercado urbano de lazer e turismo. Veredas-Revista Científica de Turismo, v. 1, n. 1, p. 23-45, 2002.

PEREIRA, Danilo. Cidades patrimônio: uma geografia das políticas públicas de preservação do patrimônio no Brasil. (Dissertação Mestrado) Geografia Humana FFLCH-USP. São Paulo: 2015.

_____. Paisagem como patrimônio: entre potencialidades e desafios para a implementação da Chancela da Paisagem Cultural Brasileira. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2018.

_____. Patrimônio natural: atualizando o debate sobre identificação e reconhecimento no âmbito do Iphan. Revista CPC, v. 13, n. 25, p. 34-59, 2018.

PEREIRA, Danilo Celso; PERROT, Michele. Maneiras de morar. In: História da vida privada. São Paulo: Companhia das Letras. v.4, 1991

PÍCARO, L. Passeios de Trem em São Paulo no Expresso Turístico da CPTM agradam toda a família. Disponível em: <<https://saopaulopara-criancas.com.br/expresso-turistico-cptm-sp/>>. Acesso em: 7 dez. 2022.

POULOT, Dominique. Uma história do patrimônio no Ocidente, séculos XVIII-XXI: do monumento aos valores. Trad. Guilherme João de Freitas Teixeira. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

PREFEITURA DE SANTO ANDRÉ. Paranapiacaba – Turismo Santo André. Disponível em: <<https://www3.santoandre.sp.gov.br/turismosan-toandre/vila-ferroviaria-paranapiacaba/>>. Acesso em: 26 jul. 2022.

RAMOS, Ruth Ferreira et al. Paranapiacaba: conflitos, saberes e perspectivas de desenvolvimento na Macrometrópole Paulista. 2021.

REIS FILHO, Nestor Goulart; FINGER, Anna Elisa. Pareceres do conselho consultivo do patrimônio cultural: cidades históricas, conjuntos urbanísticos e arquitetônicos. Iphan, 2016.

REPORTER DIÁRIO. Paranapiacaba é candidata a patrimônio mundial pela Unesco. Disponível em: <<https://www.reporterdiario.com.br/noticia/16829/paranapiacaba-e-candidata-a-patrimonio-mundial-pela-unesco>>. Acesso em: 22 nov. 2022.

RIBEIRO, Rafael Winter. Paisagem cultural e patrimônio. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007.

_____. Paisagem Cultural Urbana e Paisagem Histórica Urbana, o Rio de Janeiro e os desafios recentes para a Lista do Patrimônio Mundial. Revista ID nov 2016, pp 231-151.

_____. Gestão da paisagem, gestão da cidade: quais os legados do Rio de Janeiro para o Patrimônio Mundial?. Revista CPC, v. 14, n. 27, p. 144-166, 2019.

RIEGL, Alois. O culto moderno dos monumentos. Leya, 2019 (Publicação original 1903).

RUFINONI, Manoela R. Preservação e restauro urbano. Intervenções em sítios históricos industriais. São Paulo: FapUnifesp / Edusp, 2013.

_____. Do edifício ao território: o patrimônio urbano industrial na trajetória do CONDEPHAAT (1968-2018). arq. urb, n. 26, p. 44-60, 2019.

SANT'ANNA, Marcia. A cidade-patrimônio no Brasil: lições do passado e desafios contemporâneos. Revista do Patrimônio Histórico e

Artístico Nacional. n. 35, 2017.

SANTO ANDRÉ. Prefeitura Municipal. Plano Patrimônio. Santo André, 2002.

_____. Secretaria de Desenvolvimento e Geração de Emprego de Santo André. Estudo demanda turística, 2020

_____. Secretaria de Desenvolvimento e Geração de Emprego de Santo André. Plano Diretor de Turismo - Santo André (1ª revisão), 2021

SANTOS, C.; MINAMI, I. Tombamento de Paranapiacaba. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/03.026/2054>>. Acesso em: 20 nov. 2022.

SANTOS, Milton. Por uma geografia nova. São Paulo: Hucitec, 1978

SANTOS, Milton. Pensando o espaço do homem. São Paulo: Edusp, 2004

SÃO PAULO (estado). Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT). RES. SC 40/85, de 6-6-85, publicada no DOE 15/06/85, p. 29. Disponível em <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/db122_RES.%20SC%20N%2040%20-%20Area%20da%20Serra%20do%20Mar%20e%20Paranapiacaba.pdf> Acesso em 20/11/2022

_____. Parecer Técnico UPPH nº GEI-108-2012: Estudo de Tombamento dos remanescentes do Sistema Funicular de Paranapiacaba da antiga São Paulo Railway, 2005

SCIFONI, Simone. A Construção do Patrimônio Natural. Tese de Doutorado. Programa de Pós Graduação em Geografia Humana: FFLCH/USP, 2006.

_____. Cultura e problemática urbana. Crise urbana, 2015. In: Carlos, Ana Fani (org.) Crise urbana. São Paulo: Contexto, 2015.

_____. Paisagem cultural. In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016. (verbete).

_____. O Patrimônio Desigual: Cidade, memória e a classe trabalhadora. Livre Docência, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2022

SCIFONI, Simone; RIBEIRO, Wagner Costa. Preservar: por que e para quem?. Patrimônio e memória, v. 2, n. 2, p. 98-109, 2007.

SMITH, Laurajane. Uses of Heritage. Nova York: Routledge, 2006.

SILVA, ARTHUR RODRIGO FERREIRA da. Paranapiacaba: patrimônio histórico e periferia urbana. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2017

SILVA, Fernando Fernandes. As cidades brasileiras e o patrimônio cultural da humanidade. São Paulo: Edusp, 2003.

TRIBUNA. Paranapiacaba deixa disputa a patrimônio na Unesco. Tribuna do Paraná, 14 mar. 2010. Disponível em <<https://tribunapr.uol.com.br/noticias/brasil/paranapiacaba-deixa-disputa-a-patrimonio-na-unesco/>> Acesso em 28/11/22

TRIPADVISOR. Passarela Metálica (Paranapiacaba) - ATUALIZADO 2022 O que saber antes de ir - Sobre o que as pessoas estão falando. Disponível em: <https://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review-g2429510-d2429551-Reviews-Passarela_Metalica-Paranapiacaba_State_of_Sao_Paulo.html#/?media-atf/2429551/448339487:p/?albumid=-160&type=0&category=-160>. Acesso em: 28 nov. 2022.

VASCONCELOS, Marcela Correia de. As fragilidades e potencialidades da chancela da paisagem cultural brasileira. Revista CPC, n. 13, p. 51-73, 2012.

UNESCO. Convention concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage. (World Heritage Convention). Paris, 1972. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/en/conventiontext>>.

_____. Convention for the Safeguarding of Intangible Cultural Heritage. Paris, 2003. Disponível em: <<http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=en&pg=00022>>.

_____. World Heritage Centre. Tentative lists. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/en/tentativelists/>>

_____. World Heritage Centre. World Heritage List. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/en/list/>>

_____. Recomendação relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea. Nairóbi, 1976. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nairobi%201976.pdf>> Acesso em 08/12/2022

_____. World Heritage Centre. Nara document on authenticity, 1994. (Também reproduzido no Anexo 4 das Orientações Técnicas). Disponível em: <http://www.international.icomos.org/charters/nara_e.htm>.

_____. Rapport de la vingt-cinquième session du Comité du Patrimoine Mondial. Genève, 2002

_____. World Heritage Centre. Vienna memorandum on World Heritage and contemporary architecture: managing the historic urban landscape. Paris, 2005. Disponível em: <whc.unesco.org/archive/2005/whc05-15ga-inf7e.doc>.

_____. World Heritage Centre. Operational Guidelines, 2021 Disponível em: <<https://whc.unesco.org/en/guidelines/>> Acesso em 07/12/2022

_____. World Heritage Centre. Orientações Técnicas para Aplicação da Convenção do Patrimônio Mundial. 2008. Disponível em: <<https://whc.unesco.org/archive/opguide08-pt.pdf>> Acesso em 2/11/2022.

_____. World Heritage Centre. Recommendation on the Historic Urban Landscape. Disponível em: <<https://whc.unesco.org/en/hul/#resources>> Acesso em 07/12/2022

UNESCO; WORLD HERITAGE CONVENTION; IPHAN. Cultural Landscape of Paranapiacaba: Village and railway systems in the Serra do Mar Mountain Range, São Paulo, 27/02/2014. Disponível em: <<https://whc.unesco.org/en/tentativelists/5878/>> Acesso em 05/09/2022

WHITRAP, UNESCO. The HUL Guidebook. Austria, 2016.

WORLD MONUMENTS FUND. Paranapiacaba. Disponível em: <<https://www.wmf.org/project/paranapiacaba>>. Acesso em: 2/11/2022.

YÁZIGI, Eduardo. Turismo uma esperança condicional. 1998.

_____. Turismo e paisagem. 2002.