

O património ferroviário no contexto da UNESCO: aspetos ferroviários para sua interpretação e salvaguarda

BRENO BORGES 

CIUHCT, Departamento de
Ciências Sociais Aplicadas, Nova
School of Science and
Technology, Campus da
Caparica, 2829-516 Caparica,
Portugal
ba.borges@fct.unl.pt

The railway heritage in the context of UNESCO: railway aspects for its interpretation and safeguard

Resumo

O protagonismo industrial e ferroviário na promoção do desenvolvimento económico, social e regional nos últimos séculos não é refletido nas políticas de preservação internacional. O universo industrial e especificamente o ferroviário possui características particulares que demandam uma interpretação diferente dos demais bens culturais e pouco se avançou nesse sentido ao longo dos 50 anos da Convenção para a Proteção do Património Cultural e Natural Mundial. Dessa forma o artigo contextualiza a criação do património internacional e a presença dos bens industriais como Património da Humanidade para justificar a necessidade de um novo olhar para esses bens. Dentro desse problema é apresentado especificidades do património ferroviário e a proposição de oito aspetos que proporcionam a leitura e interpretação das suas principais características, responsáveis pela atribuição dos seus valores patrimoniais e consequentemente do seu significado cultural.

Abstract

The industrial and railway protagonism in promoting economic, social and regional development in recent centuries is not reflected in international preservation policies. The industrial universe, and specifically the railway sector, has characteristics that demand a different interpretation from other cultural assets and little progress has been made in this regard over the 50 years of the Convention for the Protection of the World Cultural and Natural Heritage. In this way, the article contextualizes the creation of international heritage and the presence of industrial goods as World Heritage to justify the need for a new look at these goods. Within this problem, specificities of the railway heritage are presented and the proposition of eight aspects that provide the reading and interpretation of its main characteristics, responsible for the attribution of its heritage values and, consequently, its cultural significance.

PALAVRAS-CHAVE

Património industrial
Aspetos
Significado cultural
Preservação

KEYWORDS

Industrial heritage
Aspects
Cultural significance
Preservation

A idealização de um património internacional

A institucionalização internacional do património que traz a ideia de uma herança comum para toda a humanidade completou 50 anos em 2022. Não é só oportuno a reflexão desse momento como também olhar para uma tipologia que comumente não tem a sua devida importância atribuída para ser salvaguardada para as futuras gerações como a herança industrial e especificamente a ferroviária.

O artigo contextualiza a ideia de património internacional e os critérios adotados para sua classificação, além de associar o papel do património industrial e ferroviário. Por meio dessa problematização, a ampliação da noção de património estende-se do contexto histórico e estético ao significado cultural. A sua concretização trará alguns autores do património industrial e ferroviário que apontam o real significado desta tipologia. Assim, os aspetos a interpretar e avaliar devem ser diferentes do “património comum” e com base no quadro teórico abordado propõe-se uma série de aspetos que permitem a interpretação do significado cultural do património ferroviário como as suas características específicas.

A noção de património comum da humanidade tem sua origem na Carta de Veneza (1964) quando é citado que a humanidade tem a consciência de preservar e transmitir os valores e o património comum para as futuras gerações. Conceitos importantes são abordados na Carta que vão ser adotados como critério para a classificação do bem cultural como património da humanidade. Entretanto, a ideia de património da humanidade é efetivada em 1972, na 17ª Conferência Geral da UNESCO.

Constatando que o património cultural e o natural estão cada vez mais ameaçados de destruição, não apenas pelas causas tradicionais de degradação, mas também pela evolução da vida social e económica que as agrava através de fenómenos de alteração ou de destruição ainda mais importantes; (...) Considerando que, perante a extensão e a gravidade dos novos perigos que os ameaçam, incumbe à coletividade internacional, no seu todo, participar na proteção do património cultural e natural, de valor universal excecional, mediante uma assistência coletiva. [1]

Ao considerar que determinados bens do património cultural e natural se revestem de excecional interesse que necessita a sua preservação como elementos do património da humanidade e perante a gravidade dos novos perigos que os ameaçam, cabe à coletividade internacional participar da proteção desse património de valor universal excecional.

Ainda que bastante polémico é necessário apontar um património cultural que seja comum para a espécie humana, garantir o direito das futuras gerações a usufruir dos recursos culturais que favoreçam seu desenvolvimento, fruição e quiçá sobrevivência nos mais variados aspetos, sendo a Convenção de 1972 um marco – juntamente com as Convenções de Haia – na salvaguarda dos bens culturais comuns à humanidade.

Para cumprir este objetivo é efetivado o Comité do Património Mundial, o Centro do Património Mundial e a Lista do Património Mundial (LPM), onde são inscritos os bens de valor universal “excecional”, que passaram a representar toda a humanidade [1].

Em 1977, foi anunciado o primeiro Guia Operacional para a implementação da Convenção, que apontava critérios para os elementos culturais ou naturais que expressassem valor universal excecional fossem reconhecidos como património da humanidade. Logo, os candidatos a património cultural da humanidade deveriam:

- 1) *Representar um acontecimento artístico ou estético único, uma obra de arte do génio criativo humano;*
- 2) *Ter exercido considerável influência por um longo período – ou dentro de uma área cultural no mundo – nos desenvolvimentos subsequentes da arquitetura, da escultura monumental, do design dos jardins e das paisagens, das artes ou dos assentamentos humanos;*
- 3) *Ser único, extremamente raro ou de grande antiguidade;*

- 4) *Estar entre os mais característicos exemplos de tipos de estrutura, sendo esse tipo representante de um importante desenvolvimento cultural, social, artístico, científico, tecnológico ou industrial;*
- 5) *Ser exemplo característico de um significativo ou tradicional estilo de arquitetura, método de construção ou de assentamento humano, que é frágil por natureza ou que se tornou vulnerável sob o impacto de mudanças socioculturais irreversíveis;*
- 6) *Ser importantemente associado a ideias ou crenças, com eventos ou pessoas de excepcional importância histórica ou significância.* [2]

O critério 4 dava grande possibilidade de reconhecimento e inclusão de bens industriais e ferroviários como património mundial. Porém, em 1978, apenas um bem industrial foi inscrito na Lista, a Mina de Sal Wiliczka, na Polónia.

Com base em Orientações Técnicas, o Comité, em 1980 propõe algumas alterações nos critérios e exigência de um teste de autenticidade para a inscrição na LPM. O critério 4 teve a expressão “desenvolvimento tecnológico e industrial” subtraída, e redefinida como “um excecional exemplo de um tipo de estrutura que ilustra um estágio significativo na história” [3]. “A retirada da expressão «desenvolvimento tecnológico e industrial» repercutiu em menos reconhecimento dos bens industriais, privilegiando uma maior inclusão do património europeu e religioso na LPM, expressando, dessa forma, a supremacia da atribuição dos valores artísticos e arquitetónicos em relação aos valores sociais” [4].

O património industrial ganha maior evidência com a instituição do TICCIH - *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*, em 1978 e os debates e manifestações são concomitantes com a dimensão internacional do património. A ausência de bens industriais e ferroviários tornava claro que o sistema de identificação e avaliação preteria os bens dessa natureza. De acordo com Bitencourt [4] com apoio de instituições e órgãos consultivos como o Icomos e o Ticcih, foram realizados estudos temáticos para instrumentalizar a avaliação das ferrovias.

Em 1992, foi realizado um estudo que constatou um desequilíbrio regional e temático na LPM, que predominava bens situados na Europa e relacionados com a arquitetura religiosa. Com a ideia de tornar a Lista mais representativa, foi ressaltado a importância de inclusão da arquitetura moderna, sítios industriais, paisagens rurais e canais [4]. Assim, a expressão tecnologia foi incorporada no critério 2 (exibem um importante intercâmbio de valores humanos, ao longo de um período dentro de uma área cultural do mundo, em desenvolvimentos em arquitetura ou tecnologia, artes monumentais, planeamento urbano ou paisagismo) e reincorporada no critério 4 (ser um exemplo notável de um tipo de edifício ou conjunto arquitetónico ou tecnológico ou paisagem que ilustra um estágio significativo da história humana), no Guia Operacional de 1996 e permanece até o último em 2021.

Relacionado a inscrição dos bens industriais e ferroviários, dos 1154 bens inscritos na lista do património mundial até 2021 apenas 54 são de origens industriais e cinco ferroviários.

A nomeação de sítios industriais como Património da Humanidade pela UNESCO - entre outras, a Siderurgia de Völklingen (Alemanha), a Vila Mineira de Sewell (Chile), a Siderúrgica Engelsberg (Suécia), o Centro Histórico do Porto (Portugal), New Lanark (Escócia) e a Cidade de Ouro Preto (Brasil) -, de acordo com Dezen-Kempter [5] reflete o reconhecimento do significado simbólico e social que assinalam esses monumentos industriais como património cultural. Kempter afirma que é consenso nas justificativas de inclusão desses monumentos industriais o reconhecimento da excecionalidade, tanto do desenvolvimento técnico associado ao bem, quanto da atividade desenvolvida num período significativo da história humana, sem esquecer a excecionalidade arquitetónica.

A Ferrovia Semmering, na Áustria, foi a primeira inscrição de um sítio ferroviário na LPM. Deu-se apenas em 1998, vinte anos depois de publicada a primeira Lista. O reconhecimento de bens industriais ferroviários como património da humanidade deveria ser algo natural, devido o impacto que causou na sociedade do século XIX e XX, entretanto, até o ano de 2021 apenas

cinco bens de natureza ferroviária estão presentes na Lista. Em relação à Lista Indicativa, de 1720 sítios inscritos, apenas sete ferrovias apresentam-se candidatas ao Património Mundial.

Bitencourt [4] afirma que o indeferimento da inscrição da Ferrovia Semmering em 1996, levantou a necessidade de estudos temáticos para instrumentalizar a avaliação como bem mundial. O mais famoso deles é de 1999, intitulado *Railway as World Heritage Sites*, de autoria de Anthony Coulls. Neste artigo, é avaliado a inscrição da Ferrovia Semmering como primeiro bem ferroviário inscrito, conclui que há lacunas no reconhecimento do património industrial e levantar particularidades das ferrovias que deveriam atender critérios específicos.

Qualquer sítio deve estar dentro dos critérios especificados na Convenção. No entanto, as características particulares e peculiares dos sítios industriais significam que os critérios necessitam ser desenvolvidos e refinados antes de serem utilizados na prática pelo Comité do Património Mundial no exercício de seus poderes. [6]

Coulls [6], apresenta uma proposta pioneira e inovadora ao levar para o contexto internacional uma abordagem específica para os bens de natureza ferroviária. Uma das suas premissas é a compreensão da linha férrea como uma unidade sistémica, conectada e que não poderia ser compreendida por vários elementos isolados. No contexto geral sugere quatro critérios de identificação com base em aspetos universais para o diverso desenvolvimento dos caminhos de ferro pelo mundo. São eles o trabalho indicativo de um génio, que está diretamente associado ao design técnico e à engenharia; a influência de uma tecnologia inovadora, que é uma particularidade e influência diretamente relacionada com a proposta primária das ferrovias, o deslocamento de materiais e passageiros; um excelente ou típico exemplo que vai estar relacionado com sua sobrevivência, eventos históricos e originalidade vão conferir uma exclusividade ferroviária; e o quarto critério é a ilustração do desenvolvimento social ou económico, já que ao cumprir com sua função de transporte, serviu questões políticas, sociais, económicas e culturais que transformaram profundamente regiões. Coulls [6] compreende as ferrovias como um complexo técnico-social dotado de atributos materiais e imateriais, que interrelacionados expressam o saber fazer tecnológico, o intercâmbio de ideias e conhecimento, assim como a tipologia construtiva e os impactos sociais e económicos nos locais que estão presentes [4].

No ano de 2022, completou 50 anos da Convenção do Património Mundial e pouco se avançou na interpretação e na especificidade do património industrial e ferroviário de modo que este seja abordado e compreendido na sua essência. Ao buscar contribuir com essa lacuna é apresentado uma reflexão contemporânea do património e como interpretar a tipologia industrial e ferroviária.

A especificidade do património industrial e ferroviário

Segundo Carsalade [7] é fundamental para o entendimento contemporâneo de património cultural os conceitos de cultura e memória, já que ao mudar a cultura, transformam-se os valores e as atitudes quanto ao património. Logo, a preservação não é a capacidade do bem permanecer como está, mas de acompanhar as mudanças socioculturais.

O património foi por muito tempo guiado pelas dimensões históricas e estéticas [8], entretanto, como elemento de interação reflexiva e construtor de consciência, extrapolam essas dimensões que devem considerar as transformações e permanências na construção social tanto no tempo como no espaço [9]. A percepção atual do património cultural precisa estar associada à vida contemporânea, fruto da dinâmica industrial que alterou irreversivelmente os modos de vida tradicionais [10].

Casanelles-Rahola [11] atribui duas características importantes ao conceito de património para compreender o património industrial. Uma é o “objeto testemunho de uma época”, que abrange os objetos não artísticos das sociedades e a outra é dada ao bem histórico como “objeto

de estudo” cuja finalidade é compreender as sociedades do passado. Casanelles-Rahola afirma que as mudanças se sucedem de maneira aceleradas desde o final da segunda guerra mundial, levando a uma sociedade denominada como “pós-industrial” e nos faz a repensar o conceito de património, que deve estar ligado ao novo conceito de “antiguidade”. Portanto, “devemos incluir objetos da era industrial como bens patrimoniais, uma vez que podemos considerá-los conceitualmente antigos, já que são de outra época da história” [11].

Assim, são tanto “objetos testemunhos” como “objetos de estudo” que servem para compreender a sociedade industrial, que já não é mais atual e torna-se campo de estudo da arqueologia industrial. A reflexão conceitual do património faz-se necessário porque está associado a um tempo recente e com características diferentes dos bens históricos e estéticos que a sociedade tinha sob o conceito de património [12] e é nesse novo marco conceitual que está o “caráter” do património industrial, no qual são formados por bens relacionados com a produção, não só objetos de estudo, mas também testemunhos de uma época passada. Ainda agregam o valor do protagonismo da revolução social e económica que mudaram a sociedade para a atual sociedade pós-industrial [12, p. 59].

As dimensões histórica e estética são restritivas quando aplicadas ao património industrial. Enquanto património era sinónimo de obras arquitetonicamente monumentais, os bens industriais estão estreitamente relacionados com a técnica, organização do trabalho, da produção e circulação dos bens materiais, assim, Bergeron [13] afirma que esses bens exigem uma mudança de olhar e que a avaliação seja de ordem técnica e secundariamente de ordem estética. Segundo Bergeron, o património industrial, requer uma apreciação distinta em relação à arquitetura, que exige uma nova perspectiva. Esses artefactos não devem ser avaliados apenas com base nos cânones tradicionais da arquitetura, como um ramo das belas artes. Em vez disso, eles devem ser considerados levando em conta as referências e critérios específicos do processo de produção e técnica utilizados [13].

Com o mesmo raciocínio, Soto e Ganges [10] defendem que o património industrial seja abordado como um sistema complexo de organização do espaço de trabalho, sem renunciar o arquitetónico, apenas colocados em hierarquias diferentes, pois sobressaltam-se os aspetos técnicos, científicos e históricos.

Casanelles [12] argumenta que a preservação do património industrial tem a função de reforçar a memória coletiva da história e ser um elemento de estudo da vida cotidiana e do trabalho. Em conformidade com Bergeron [13], Casanelles [12] defende que em princípios do século XXI, ao repensar o conceito de património, os bens industriais são mais que rememorativos e sua conservação não deve ser realizada para que seja apenas contemplado, mas sim compreendido. Assim, para Casanelles [12], o bem cultural industrial tem uma função didática para compreensão da história social e económica. Divide o valor didático em três eixos: o “tecnológico”, associado à engenhosidade humana para executar as tarefas com mais eficiência. O “social”, referido às relações sociais, à dinâmica da vida industrial e condições de vida e de trabalho. E o terceiro é o “ambiental”, que está associado ao impacto das ações humanas no meio ambiente. Casanelles [12] afirma que os três eixos podem ser vistos tanto através da dimensão temporal como espacial e conferem ao património industrial uma interdisciplinaridade essencial que extrapola a dimensão histórica e estética para as relações sociais.

Ainda sobre a reflexão para compreensão do entendimento de património industrial, Casanelles [11] aponta noções como antiguidade, testemunho e documento. O novo conceito de antiguidade, deve-se ao fato que somos a primeira geração que vamos classificar como bens patrimoniais os objetos que nós mesmos utilizamos. No bojo da industrialização, objetos móveis e estruturas que representavam um avanço tecnológico, tornam-se obsoletos em poucos anos e assim exigem uma nova compreensão do conceito de antiguidade, que até então estavam associados a objetos que pertenceram a outras gerações.

A segunda é a noção de testemunho, já que os bens provenientes da industrialização testemunham uma época que foram protagonistas de uma revolução social e económica que

modificou a sociedade e o seu conhecimento é fundamental para a compreensão da sociedade atual.

O terceiro é o bem industrial como documento por ser um objeto de estudo para compreender a sociedade industrial. Sua análise fornece informações qualitativas com base científica que não se podem obter através de documentos escritos.

Para Bergeron [13] o bem industrial requer uma mudança de olhar, já que seu valor cultural exige uma apreciação maior de ordem técnica e menor de ordem estética. Meneguello [14] corrobora com essa ideia ao afirmar que a arquitetura industrial é dotada de inteligência e técnica específicas, em busca da máxima eficiência da produção e da menor perda de tempo nos deslocamentos.

Um consenso entre autores e documentos internacionais é a identificação e documentação dos bens industriais. A inventariação, ainda que seja um levantamento preliminar, ajuda a selecionar o que preservar e estabelecer critérios para uma política coerente de preservação [15]. A Carta de Nizhny Tagil [16] afirma a “importância da identificação, do inventário e da investigação para proteger os vestígios industriais que pretendem preservar para as gerações futuras”. Enquanto o Princípio de Dublin [17] defende a pesquisa e documentação das estruturas industriais, sítios e paisagens como essenciais na identificação, conservação e apreciação do seu significado e valores.

Casanelles-Rahóla ainda afirma que a importância do património industrial construído reside em sua implantação e impacto em um determinado local. O número de elementos da mesma tipologia existentes nos lugares de tradição industrial, determinam que a salvaguarda de seus elementos é seletiva, pois não se pode justificar que tudo seja preservado para a posteridade. Para fazer uma seleção, é essencial realizar um inventário, determinar as tipologias implantadas e os elementos singulares que existem com base em vários parâmetros entre os quais se destaca: a escolha como representante de uma tipologia, a singularidade dentro das tipologias, o ônus histórico que esse material repousa para sua comunidade e, naturalmente, seu valor estético. A importância dos diferentes parâmetros dependerá do fato de o bem ser considerado de importância local, regional ou nacional [11, p. 60].

Para Kühn [15] a identificação do processo produtivo, as etapas de implantação, a linguagem arquitetônica e as relações sociais e urbanas estabelecidas são aspetos que constroem a identidade do bem e fundamentais para a interpretação dos atributos e seus valores.

Freire [18] na sua tese, aborda as ferrovias sob uma perspectiva sistêmica pelas redes estabelecidas entre toda a estrutura na sua complexidade funcional, cujas transformações fazem-se necessárias para o dinamismo da atividade. A modernização tecnológica não só é esperada como necessária. Na sua construção teórica, identifica características essenciais da rede ferroviária, que se manifestam na: formação do seu “traçado linear, na diversidade de bens; na interdependência, conectividade e adaptabilidade dos bens” [18] que compõem a operação dos trens. Faz referência aos elementos, estruturas, ferramentas e equipamentos construídos para funções específicas que dentro da lógica sistêmica e funcional são interdependentes. Com um olhar aprofundado sob a ótica do funcionamento ferroviário, Freire afirma que os “elementos constitutivos de uma rede ferroviária foram organizados no espaço não de maneira aleatória, mas orientados por uma lógica que estabelecia sua distribuição” [18]. A lógica era transportar mercadorias e passageiros, por consequência, informação e ordem.

Comumente vistos como protagonistas, as estações e trens promoviam o embarque e desembarque, entretanto, sem a superestrutura e equipamentos como os trilhos, dormentes, armazéns, caixas d’água e oficinas, não haveria qualquer atividade ferroviária. Há ainda os ferroviários e estrutura social (vilas, espaços sociais). Anjos [9] que aborda a supracitada autora, completa que para atender à demanda do transporte e sua manutenção, a lógica funcional ferroviária, bem como sua organização espacial, apresentam-se como aspetos de suma importância, já que são interdependentes [9, p. 53].

A ideia dos pátios como núcleo das funções centrais de Freire converge com Soto [19] que afirma que as instalações técnicas ferroviárias desenvolvem um trabalho indispensável para o funcionamento do sistema.

Para Anjos [9], ter clareza sobre o quê, porquê e de que maneira se preservar os bens procedentes da industrialização, demanda um amplo conhecimento sobre suas especificidades e sua compreensão como monumentos que interessam à coletividade.

De acordo com Freire [18], o não raro avançado estado de abandono de estruturas ferroviárias, leva a perda não só da leitura funcional e espacial como dos processos de produção, trabalho e logística que estavam inseridos. Deixa-se assim de preservar importantes atributos físicos capazes de transmitir o conhecimento ampliado sobre funções e utilidade. Rufinoni afirma que

a composição espacial do conjunto industrial – considerando as especificidades de implantação e projeto condicionadas pela atividade produtiva e as relações desses conjuntos com as áreas urbanas envoltórias, elementos que compõem uma paisagem particular – em geral não é respeitada. Em muitos casos, a preservação do património industrial resume-se à manutenção de edifícios ou estruturas (“excepcionais?”) isoladas: um edifício de arquitetura interessante, uma chaminé ou um equipamento “curioso”; estruturas preservadas para serem mergulhadas em uma ambiência nova na qual o passado industrial é identificável somente pela presença de resíduos descontextualizados. [20, p. 222]

Meneguello [14] já abordava, inclusive com relação à dimensão, que os bens industriais deveriam ser compreendidos pela complexidade de atividades e não apenas em edifícios isolados, “a dimensão dos bens ou conjuntos industriais construídos nos obrigam a pensar sobre como incluir o património industrial dentro de políticas de requalificação urbana. Estes bens relacionam-se entre si em complexas redes e a sua salvaguarda isolada é insuficiente para a compreensão da sua a atividade. Pensar nos edifícios industriais implica em pensar sobre como realizar as escolhas dos exemplares a serem protegidos para a memória e para a cidade.” [14, pp. 1820-1821].

Para Soto [19, p. 14] é imprescindível abordar o património ferroviário a partir de uma sólida formação patrimonial, superando a visão monumental clássica, e considerar os elementos constitutivos do sistema ferroviário a partir das categorias patrimoniais que sublinhem a relação entre esses elementos – e os aspetos intangíveis, já que a ferrovia é um sistema sócio-técnico, a partir da noção de conjunto.

Para Canelles-Rahóla, a preservação isolada de bens industriais apenas “informa sobre a existência de uma atividade produtiva, mas não sobre seu funcionamento e nem a complexidade das relações em um espaço” [11]. Soto [19] corrobora com a ideia de Freire [18] quando afirma o quão limitador é no caso do património ferroviário a seleção apenas das estações como alvo de conservação. Essa visão tem eclipsado a necessária interpretação técnica e funcional da ferrovia através dos seus conjuntos e as relações funcionais e espaciais do complexo industrial e ferroviário que extrapolam o entendimento de um edifício [19, p. 4].

Assim, sob a perspectiva dos caminhos de ferro como um objeto complexo e sistêmico, Freire [18] aponta os atributos físicos como: conectividade, sistematicidade e funcionalidade. Essas características peculiares à ferrovia para exercerem suas atividades de maneira utilitária, estão sujeitas às transformações demandadas pelos avanços tecnológicos e à dinâmica dos processos de produção e do trabalho. Esta é uma característica dos bens da ciência e da tecnologia, sua complexidade e também a sua mudança.

Anjos [9] também referenciada em Freire, afirma que os atributos se manifestam no traçado ferroviário, na estrutura e forma espacial, na organização do espaço ferroviário, na diversidade tipológica e, fundamentalmente, na capacidade dos elementos remanescentes de transmitir sua lógica funcional, o que não ocorre apenas por meio dos elementos mais antigos. Soma-se ainda a relação que estabelece com o contexto urbano em que se inseriu ou colaborou para definir. Estes aspetos configuram atributos físicos da rede ferroviária passíveis de ser

identificados no presente com o auxílio da história e da memória, sem esquecer a lógica funcional ferroviária que articula esses elementos [9, pp. 59-60].

Pode-se então, baseado nesse aporte teórico afirmar que as características dos bens de origem ferroviária são sua conectividade, sistematicidade, função, técnica, relações de trabalho e sociabilidade, além de histórica, arquitetônica, ambiental, memorial, científica e tecnológica.

Anjos [9] analisa pedidos de classificação de bens ferroviários ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico no Brasil que foram tanto deferidos como indeferidos para identificar através da narrativa dos documentos os atributos ferroviários e seus significados.

Vinculados ao valor histórico da ferrovia está a representação da modernidade econômica, integração territorial de caráter nacional e formação urbana. Como alvo de modernização também é ressaltado as transformações realizadas. Anjos [9] afirma que nenhum dos documentos analisados fazem referência à relação entre os componentes do pátio ferroviário e a sua funcionalidade.

Para a qualidade estética estão as questões arquitetônicas e paisagísticas transformadas pela ferrovia. Neste aspeto podemos identificar exemplos de materiais, como o uso do ferro em variadas formas (que também entra na dimensão tecnológica), as obras d'arte e a tipologia construtiva dos imóveis que caracteriza a ferrovia. A dinâmica (função) e organização do trabalho estão relacionados aos aspetos culturais e sociais do universo ferroviário. A relação entre a matéria e os que viveram a atividade ferroviária representam os laços que são expressos pela memória, pelo sentimento e simbolismo. Também é atribuída a dinâmica do ir e vir proporcionada pelo complexo ferroviário.

Além desses aspetos observados também há apontamentos relacionados ao simbolismo e memória, a autora afirma que estão fortemente associados ao significado e representam uma estreita relação com o bem ferroviário.

De acordo com Freire [18], os bens imóveis são compreendidos por pátios e edificações que compõem a infraestrutura e superestrutura de maneira articulada entre si e o espaço em que estão inseridos. Também pode ser todo espaço geográfico gerado pela ferrovia onde se desenvolveram atividades relacionadas com as rotinas de trabalho do cotidiano dos trabalhadores e sociedade. A dimensão imaterial dos bens, vinculam-se a sua matéria e através deles compreende-se o know-how, a técnica, organização do trabalho, aspetos que remetem à memória social e cultural das ferrovias.

Em relação aos bens móveis e integrados, a autora compreende como fontes que possa evidenciá-las como testemunhos históricos dos caminhos de ferro.

Bitencourt [4], ao avaliar ferrovias como patrimônio cultural mundial e o seu Valor Universal Excepcional (VUE) faz uma pesquisa dos bens ferroviários já classificados pela UNESCO e a partir dos Dossiers de Nomeação faz uma análise de conteúdo para identificar os principais atributos das Ferrovias Mundiais que vão remeter ao VUE.

De acordo com a UNESCO, os atributos vigentes são forma e projeto, materiais e substância, uso e função, tradições e técnicas, localização e espaço, linguagem e outras formas de patrimônio intangível, espírito e sentimento, bem como a outros fatores internos e externos. Entretanto, nos documentos analisados, ao apontar os atributos em categorias, Bitencourt identificou onze e apenas cinco (dos sete) correspondiam aos estabelecidos pela UNESCO. As novas categorias de atributos identificadas correspondem ao: Período construtivo; Conceção, mão de obra e gestão; Intercâmbio tecnológico; Composição do conjunto; Relação com o entorno natural e construído; e Relação sócio territorial.

Ao refletir sobre a compreensão contemporânea do patrimônio para além da suas dimensões históricas e estéticas que permitem apreciar bens de tipologia industrial sob o viés da sua complexidade e especificidades apontadas por autores e pelos dossiers da UNESCO realizados por Bitencourt, faço uma reflexão e proponho oito Aspetos que permitem interpretar e identificar as principais características dos bens ferroviários que vão facilitar a atribuição dos valores patrimoniais e conseqüentemente do seu significado cultural.

Tabela 1. Aspetos e seus respetivos significados

Aspeto	Significado
Proveniência	Associada aos registos que compõem a história do bem ferroviário. Faz-se relevância o contexto de sua conceção até os dias atuais com os registos históricos de pertinência, inclusive os sinais e efeitos físicos da sua passagem no tempo. Também está incluído objetos obsoletos.
Localização	Está associada às características geográficas de implantação dos caminhos de ferro, como edifícios e obras d'arte.
Composição dos equipamentos e sua relação com o entorno	A leitura da composição espacial e funcional dos equipamentos permite compreender a organização ferroviária e as consequências no território, assim como sua paisagem, já que os conjuntos ferroviários definiram um novo núcleo e uma nova ordem urbana.
Conceção construtiva, técnica e tecnológica	Relacionada com as características do saber fazer ferroviário, o desenvolvimento de novas técnicas e tecnologias, manipulação de novos materiais e novas tipologias construtivas que proporcionaram construções antes impossíveis para a engenharia.
Material circulante e bens móveis	Peça-chave para a compreensão da atividade ferroviária são as locomotivas e carruagens. Com grande poder didático estão os demais objetos móveis como o relógio da estação, o apito do guarda do comboio, sinos, os uniformes dos funcionários, entre vários outros. Também compõe este aspeto o acervo documental.
Funcionalidade	A lógica funcional do sistema ferroviário é proporcionar o deslocamento, que vai desde transportar pessoas e mercadorias à ideia e cultura.
Relação socioeconómica e territorial	As ferrovias transformaram a vida das pessoas ao possibilitar o acesso a localidades antes distantes ou de difícil acesso. Esse deslocamento proporciona novas relações sociais, territoriais e económicas.
Espírito, sentimento e outras características imateriais	Está relacionado com a imaterialidade, ou seja, com sensações como o afeto, emoção e paixão. Ligado à memória, que de maneira simbólica remete às tradições, rituais, rotinas, às técnicas e à operacionalização ferroviária.

Estes aspetos foram submetidos para apreciação e sugestão de especialistas internacionais que fizeram importantes considerações não só a nomenclatura adotada como seu significado. Dessa forma os aspetos passaram de uma proposição individual para um balizamento coletivo internacional (Tabela 1).

Considerações

Este artigo propôs-se contextualizar o património industrial e ferroviário no contexto internacional, tendo como base a política da UNESCO que no ano de 2022 completou 50 anos da criação da Convenção do Património Mundial. É claro a discrepância dos bens de outra natureza e tipologia que integram a LPM, já que os critérios de avaliação não são compatíveis entre todos os bens. Dessa forma, procurou expor através do alargamento da compreensão contemporânea do património que através da significância é possível contemplar bens de tipologia industrial e ferroviária, visto que a admiração estética dá o lugar a compreensão da herança e a verdade material passa para a transmissão dos seus significados. De tal forma, com objetivo de esclarecer as especificidades ferroviárias de modo que sua interpretação seja mais próxima da sua natureza, é criado com base em um conjunto de autores especializados uma série de aspetos. Estes aspetos permitem a leitura das principais características ferroviárias que vão justificar a atribuição dos seus valores e conseqüentemente do seu significado cultural, que justifica sua classificação como património, de acordo com a ideia contemporânea de património cultural. Ainda que não exposto, este sistema já foi aplicado de modo satisfatório no Complexo Ferroviário do Barreiro.

Agradecimentos

Agradeço à Fundação para a Ciência e Tecnologia pela bolsa durante o doutoramento. Agradeço ao Centro Interuniversitário de História da Ciência e Tecnologia e ao Departamento de Ciências Sociais Aplicadas da Faculdade de Ciências e Tecnologia pelo suporte e estrutura que foi disponibilizado para o desenvolvimento dessa investigação.

REFERÊNCIAS

1. Unesco, *Convenção para a proteção do património mundial, cultural e natural*, Paris (1972), <https://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf> (acesso em 2020-05-13).
2. Unesco, *Guia operacional*, Paris (1977), [CC-77/CONF.001/8 \(unesco.org\)](https://whc.unesco.org/archive/opguide80.pdf) (acesso em 2023-07-22).
3. Unesco, *Operational guidelines for the implementation of the world heritage convention* (1980), <https://whc.unesco.org/archive/opguide80.pdf> (acesso em 2023-07-22).
4. Bitencourt, A. P., *As Ferrovias como património cultural mundial: os estados-parte, a UNESCO e o valor universal excepcional*, Dissertação de doutoramento, Departamento de Desenvolvimento Urbano, UFPE, Recife (2015).
5. Dezen-Kempton, E., *O lugar do património industrial*, Dissertação de doutoramento. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, São Paulo (2011), <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1614661> (acesso em 2018-06-05).
6. Coulls, A.; Divall, C. M., 'Railways as world heritage sites', *Locality* **10** (1999) 7-11.
7. Carsalade, F. de L., 'A preservação do património como construção cultural', *Arquitextos* **12**(139.03) (2011), <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.139/4166> (acesso em 2023-07-22).
8. Viñas, S. M., *Contemporary Theory of Conservation*, Elsevier, Oxford (2005).
9. Anjos, C. C. dos., *A proteção do património cultural ferroviário no Brasil entre 2000 e 2015: do tombamento à inscrição, um caminho de distanciamento das especificidades do objeto a preservar*, Dissertação de mestrado, Departamento de Desenvolvimento Urbano, UFPE, Recife (2018), <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/32343> (acesso em 2018-12-07).
10. Soto, J. L. L.; Ganges, L. S., 'Las fronteras del patrimonio industrial', *Llámbara: patrimonio industrial* **2** (2009) 7-20, <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/1682> (acesso em 2023-07-22).
11. Casanelles-Rahóla, E., 'Recuperacion y uso del patrimonio industrial', *Cadernos do Centro Latinoamericano de Economia Humana* **88** (2004) 57-64.
12. Casanelles-Rahóla, E., 'Nuevo concepto de patrimonio industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidade nel contexto internacional', *Revista Bienes Culturales* **7** (2007) 59-70, <http://www.mcu.es/patrimonio/docs/MC/IPHE/BienesCulturales/N7/11> (acesso em 2023-07-22).
13. Bergeron, L., 'L'impact de la modernization économique et le patrimoine industriel', in *Identification and documentation of modern heritage - World Heritage papers* **5**, UNESCO World Heritage Centre, Paris (2003) 18-22.
14. Meneguello, C., 'Patrimônio industrial como tema de pesquisa', in *Anais do I Seminário Internacional História do Tempo Presente*, Universidade Estadual de Santa Catarina, Florianópolis (2011) 1819-1834.
15. Kühl, B. M., *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*, FAPESP, São Paulo (1998).
16. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, *Carta de Nizhny Tagil para o património industrial*, s.n., Nizhny Tagil (2003), <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf> (acesso em 2013-02-13).
17. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, *Princípios de Dublin: Conservation of industrial heritage sites, structures, areas and landscapes*, Icomos (2011), *Microsoft Word - GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110.doc* (acesso em 2023-07-22).
18. Freire, M. E. L., *Património ferroviário: a preservação para além das estações*, Dissertação de doutoramento, Departamento de Desenvolvimento Urbano, UFPE, Recife (2017).
19. Soto, J. L. L., 'Los ferrocarriles y el patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural', in *VI Congresso de História Ferroviária*, s.n., Vitória (2012), <https://www.docutren.com/historiaferroviaria/Vitoria2012/pdf/6046.pdf> (acesso em 2018-12-10).
20. Rufinoni, M. R., *Preservação e restauro urbano: Intervenções em sítios históricos industriais*, Editora Fap-Unifesp, São Paulo (2013).

RECEBIDO: 2023.1.12

REVISTO: 2023.4.3

ACEITE: 2023.4.19

ONLINE: 2023.8.7



Licenciado sob uma Licença Creative Commons
 Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 International.
 Para ver uma cópia desta licença, visite
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.pt>.